



Le Autostrade del mare per l'ambiente e lo sviluppo

Traendo spunto dal "Libro Bianco su: La Politica Europea dei Trasporti fino al 2010: il Momento delle Scelte" – Bruxelles, 12 settembre 2001 -, il lavoro al quale la Regione Puglia ha portato un considerevole contributo, per il periodo indicato viene individuato come primo obiettivo lo sviluppo delle Autostrade Mare.

Le migliaia di relitti di navi fenicie romane e greche sparsi per il Mediterraneo sono una prova della validità del **trasporto marittimo a corto raggio che attualmente presenta un tasso di crescita (+27%** tra il 1990 e il 1998) vicino a quello del **trasporto stradale (+35%)**.

Il volume di merci trasportato tra il 1970 e il 1998 è aumentato di due volte e mezzo. Di fatto il trasporto marittimo costituisce una vera e propria alternativa competitiva agli itinerari terrestri.

Una società italiana sta già da qualche tempo effettuando trasporto di contenitori, a loro volta caricati su rimorchio trainato da motrice, collegando Genova a Barcellona con navi veloci. Tale soluzione permette di combinare la capacità del trasporto marittimo alla flessibilità del trasporto stradale.

A questo proposito è bene sottolineare che un recente studio ha dimostrato che, su uno stesso collegamento, l'opzione intermodale basata sulla **navigazione a corto raggio è 2,5 volte meno inquinante in termini di emissioni di anidride carbonica rispetto all'opzione stradale**.

Altro dato ragguardevole è il risultato dello studio dell'Agenzia Francese per l'Ambiente e la Gestione dell'energia (ADEME) sull'efficienza energetica:

un chilo di petrolio permette di spostare per un (1) Chilometro 50 tonnellate su strada, 97 tonnellate per ferrovia e 127 tonnellate per via navigabile.

Alla luce di queste considerazioni la Commissione Europea ha deciso di dare attuazione piena alle reti transeuropee e ha riconosciuto quali finanziabili dieci corridoi pan-europei.

Il Corridoio VIII

Il Corridoio VIII è stato individuato nel corso delle Conferenze pan-europee sui trasporti di Creta (1974) e di Helsinki (1997).

E' costituito da una sistema di trasporto multimodale lungo la direttrice est-ovest nell'area dell'Europa sud orientale ponendo in collegamento i flussi di trasporto del Mar Adriatico e del Mar Ionio con quelli che interessano il Mar Nero attraverso porti, aeroporti, interporti, strade e ferrovie, per un estensione di circa 1270 km di linee ferroviarie e di 960 km di strade.

Il suo tracciato principale si sviluppa sulla direttrice Bari-Brindis-Durazzo-Tirana-Skopje-Burgas-Varna. Sono previste diramazioni di collegamento verso la Grecia e, attraverso il Corridoio IV, verso la Turchia.

Dal porto di Durres (Albania) tale asse paneuropeo si dirige verso Skopje (ERIM), passando attraverso Tirana (Albania), per poi proseguire verso Sofia (Bulgaria) e raggiungere quindi, i porti di Burgas e Varna sul Mar Nero.

La realizzazione di questa arteria che collega l'Italia alla Turchia rientra tra le priorità dell'Unione Europea e rappresenta un esempio di cooperazione regionale su vasta scala che riunisce Stati membri dell'UE, paesi candidati e altri paesi dell'Europa sud-orientale.

Tale asse di comunicazione ha assunto maggiore importanza nel sistema dei collegamenti paneuropei grazie anche alla definizione di un ulteriore corridoio (T.E.N. X) che crea un nuovo collegamento diretto tra Austria e Grecia.



MAREAMICO
XIV RASSEGNA DEL MARE
TRANI
Castello Svevo 16-18 GIUGNO 2003



Inoltre nel progetto del Memorandum d'Intesa, elaborato sotto la Presidenza italiana, veniva presa in considerazione una linea di percorso che ne contemplasse specialmente l'inserimento dei porti italiani della Puglia e si sviluppasse lungo la seguente direttrice:

Bari/Brindisi- Durres/Vlore – Tirana – Popgradec – Skopje – Sofija – Burgas – Varna.

Nel tratto tra Sofija e Plovdiv, i Corridoi VIII e IV coincidono e ciò ha permesso di coinvolgere la partecipazione del progetto sia della Grecia che della Turchia.

Durante un incontro a Roma (7 luglio 2000) i paesi interessati hanno sottoscritto un accordo accettando il testo del Memorandum d'Intesa ad eccezione dell'art. 2 che riguarda la definizione del Corridoio. In tale occasione la Presidenza italiana ha assunto l'incarico di elaborare una proposta di compromesso che contempli le diverse richieste dei paesi interessati in vista di un possibile accordo. Inoltre nel maggio 1997 è stato costituito un gruppo di lavoro, la cui presidenza è stata affidata alle "Ferrovie di Stato Bulgare" (BDZ) per analizzare le problematiche relative al sistema ferroviario.

Allo stato attuale il Patto di Stabilità per l'Europa sud-orientale dispone di fondi per finanziare il collegamento mancante su rotaia da Skopje verso la Bulgaria.

Attualmente la linea ferroviaria è interrotta in due sezioni, tra l'Albania e la Macedonia (FYROM) e tra quest'ultima e la Bulgaria. Approssimativamente 80 Km di tracciato su rotaia dovrebbero essere costruiti in una regione che presenta caratteristiche morfologiche montagnose e di difficile accessibilità.

Lungo l'itinerario del Corridoio sussistono diversi punti di strozzatura per i flussi di traffico che appaiono comunque relativamente modesti.

Tuttavia il problema principale è rappresentato non solo dall'esistenza di punti critici di collegamento ma soprattutto dalla vera e propria assenza di alcuni tratti nelle connessioni ferroviarie e da una reale pessima condizione delle strade. In tale contesto il potenziamento del porto di Durres in termini di capacità rappresenta una delle priorità nel progetto di sviluppo dell'area d'impatto del Corridoio.

In data 9 settembre 2002 si è svolto un incontro ministeriale a Bari, nella cornice della 66ª Fiera del Levante, per la firma del "Memorandum di Conoscenza sullo Sviluppo del Corridoio VIII dei Trasporti del Bacino Europe" (all.2) , sotto la regia del Ministro dei trasporti e Infrastrutture Pietro Lunardi e con la partecipazione dei suoi colleghi Ministri di Albania, Bulgaria, Grecia, Macedonia e Turchia ed alla presenza della Commissione europea.

La firma di tale Memorandum crea i presupposti per avviare iniziative concertate tra i Paesi interessati nell'intento di realizzare questo corridoio che riveste un'importanza strategica per tutta l'area dell'Europa sud-orientale.

Detto Memorandum prevede, tra l'altro, l'istituzione di un Segretariato permanente con il compito di fornire assistenza ai Paesi sottoscrittori nella definizione dei progetti e nell'ottenimento dei relativi finanziamenti e di supportare le attività dello Steering Committee previsto dell'art.8 dello stesso Memorandum.

Il Segretariato peraltro assisterà gli Stati membri nella definizione dei progetti tendenti a realizzare l'asse principale dell'intero Corridoio, così come per le attività necessarie per il reperimento dei fondi (strumenti finanziari previsti dai programmi europei PHARE e ISPA, nonché dei prestiti agevolati e dei contributi erogabili da parte di organismi internazionali, quali BEI, BERS, Banca Mondiale).



ANALISI DELLO STATO DELLE INFRASTRUTTURE LUNGO IL CORRIDOIO VIII:

Ripartizione per paese e differenziazione per tipologia di trasporto

ALBANIA

Strade/autostrade: il corridoio si sviluppa da Dures a Tirana e prosegue poi verso il confine tra l'Albania e la Macedonia (FYROM). Tale tratto si estende per circa 145 Km.

Il tratto che intercorre tra Durres e Elbasan (circa 80 km) è interessato da lavori di ammodernamento per un costo di circa 20,7 milioni di Euro finanziati dalla BEI. La realizzazione dell'opera è affidata alla SAFA (Sarandopulos-Falcione), società greco-italiana

L'impresa turca Be-Ha-Se, invece, è stata commissionata per la costruzione del tratto Rogozhine-Elbasan (circa 42 Km) con finanziamento della BEI di circa 26,4 milioni di dollari.

Nel tronco stradale tra Elbasan e Librazhd, i costi di ricostruzione si aggirano intorno ai 16,1 milioni di Euro e sono sostenuti grazie ad un finanziamento di 10 milioni di Euro della BERS, nell'ambito del Quick Start Package mentre altri 2,3 milioni di Euro verrebbero garantiti dall'Italia, 1,8 milioni dal programma PHARE e 1,7 milioni dall'INCE (Iniziativa centro-europea).

Ferrovia: l'itinerario su rotaia, che si estende da Tirana a Durres e poi verso la frontiera albanese/macedone, presenta, nella maggior parte dei tratti, una linea a singolo binario, con una bassa velocità media di percorrenza che si aggira intorno ai 30/40 Km/h.

La rete si estende per circa 447 Km e necessita un investimento di circa 278,7 milioni di dollari per opere di ammodernamento. Attualmente l'impresa italiana FERSALENTO ha avviato alcuni lavori di ristrutturazione nel tratto Tirana-Durres (circa 28 Km) per ragioni di priorità strategica permettendo di aumentare la velocità dei convogli da 35 Km/h a circa 80-90 Km/h

MACEDONIA (ERIM)

Strade/autostrade: il tracciato autostradale si sviluppa dal confine albanese/macedone (Struga) in direzione di Skopje e poi verso la frontiera con la Bulgaria nei pressi di Devebair. Nel tratto tra Kurmanovo e Devebair sono iniziati lavori di ristrutturazione di 17 ponti tramite una donazione (circa 1,363 milioni di dollari) del Pentagono e della Nato. (la probabile ragione di tale finanziamento va ricercata nella volontà di permettere un più agevole trasporto degli armamenti pesanti donati dalla Bulgaria alla Macedonia.)

Ferrovia: non esiste una linea continua di collegamento su rotaia che attraversi il paese nella direttrice Est-Ovest. In particolare, manca la tratta (55Km) di connessione tra la Macedonia e la Bulgaria.

Attualmente sono previsti lavori di ammodernamento e di elettrificazione nella tratta che collega la capitale Skopje e Kicevo via Tetovo il cui costo d'investimento è stato stimato intorno ai 13 milioni di euro.

BULGARIA

Strade/autostrade: La rete stradale si estende per 650 Km dal confine tra la Bulgaria e la Macedonia nei pressi di Gjusevo in direzione di Sofija e prosegue poi verso i porti di Burgas e Varna nel Mar Nero. Ad eccezione del tratto Sofija-Plovdiv-Orizova, la strada è costituita da due carreggiate ma è prevista la costruzione di una nuova autostrada tra Orizova e i porti del Mar Nero. La realizzazione di tale tratto dovrebbe essere effettuata tra il 2005 e il 2010.



MAREAMICO
XIV RASSEGNA DEL MARE
TRANI
Castello Svevo 16-18 GIUGNO 2003



Ferrovia: la linea ferroviaria si estende dalla frontiera con la Macedonia in direzione di Sofija per poi proseguire verso Karbobat dove si sviluppano due tratte separate fino ai porti del mar Nero. 565 Km separano Gjusevo da Karbobat mentre quest'ultima dista 59 Km da Bourgas e 158 Km da Varna. Entro il 2015 è prevista la costruzione di una nuova linea ferroviaria elettrificata che raggiunga il confine macedone la cui estensione è di soli 3 Km e include anche un tunnel di circa 500 Km. Nel tratto tra Plovdiv e Zimnica sono stati programmati lavori di elettrificazione e di potenziamento della linea.

FONTI:

Corridor Monitoring Unit
TINA VIENNA – Transport Strategies
Auerspergstrasse 15,A – 1082 Vienna
Tel + 43 (1) 400084270, Fax + 43 (1) 40007997
Email : office@tinavienna.at, www.tinavienna.at

ISDEE
L'Italia, l'Europa centro-orientale e i Balcani
Corridoi pan-europei di trasporto e prospettive di cooperazione
di T. Favaretto e S. Gobet
Editori Laterza, 2001
<http://www.isdee.it/INGLESE.html>
email : isdee@spin.it

Transport Infrastructure Regional Study
For the Balkan region in the context of the Stability Pact (TIRS)
Email: <http://www.tirsproject.org/>

Transport and Energy Infrastructure in South East Europe (October 15, 2001), Commissione Europea-Bruxelles
http://www.seerecon.org/Calendar/2001/Events/src/ec_transport_energy_infrastructure_see.pdf

SITI:

<http://www.seerecon.org/>
<http://www.stabilitypact.org/index.shtml>

Il Piano Regionale dei Trasporti della Puglia recepisce applica e sviluppa questi obiettivi analizzando dati particolarmente interessanti e incoraggianti per il proprio sistema portuale.

Al 2005 si prevede una domanda di passaggio di **merci su strada** dirette ai porti del centro e del sud Italia pari a 15 milioni di tonnellate/anno e pari a 20 milioni di tonnellate/anno di merci provenienti dal corridoio 8 attraverso la Grecia.

La stessa domanda di **merci** ma su **ferrovia** è pari a 1 milione e mezzo di tonnellate/anno per centro sud e 2 milioni di tonnellate/anno dal corridoio 8.

Dai porti pugliesi tali merci verranno instradate o immesse su binario con destinazione Italia e Europa occidentale. Il piano Regionale quindi recepisce quali strumenti di programmazione, coerenti con le indicazioni politiche nazionali ed Europee, la **portualità** e la **logistica**.

Raffaele Fitto Presidente della Regione Puglia
Pietro Franzoso Assessore Trasporti Regione Puglia