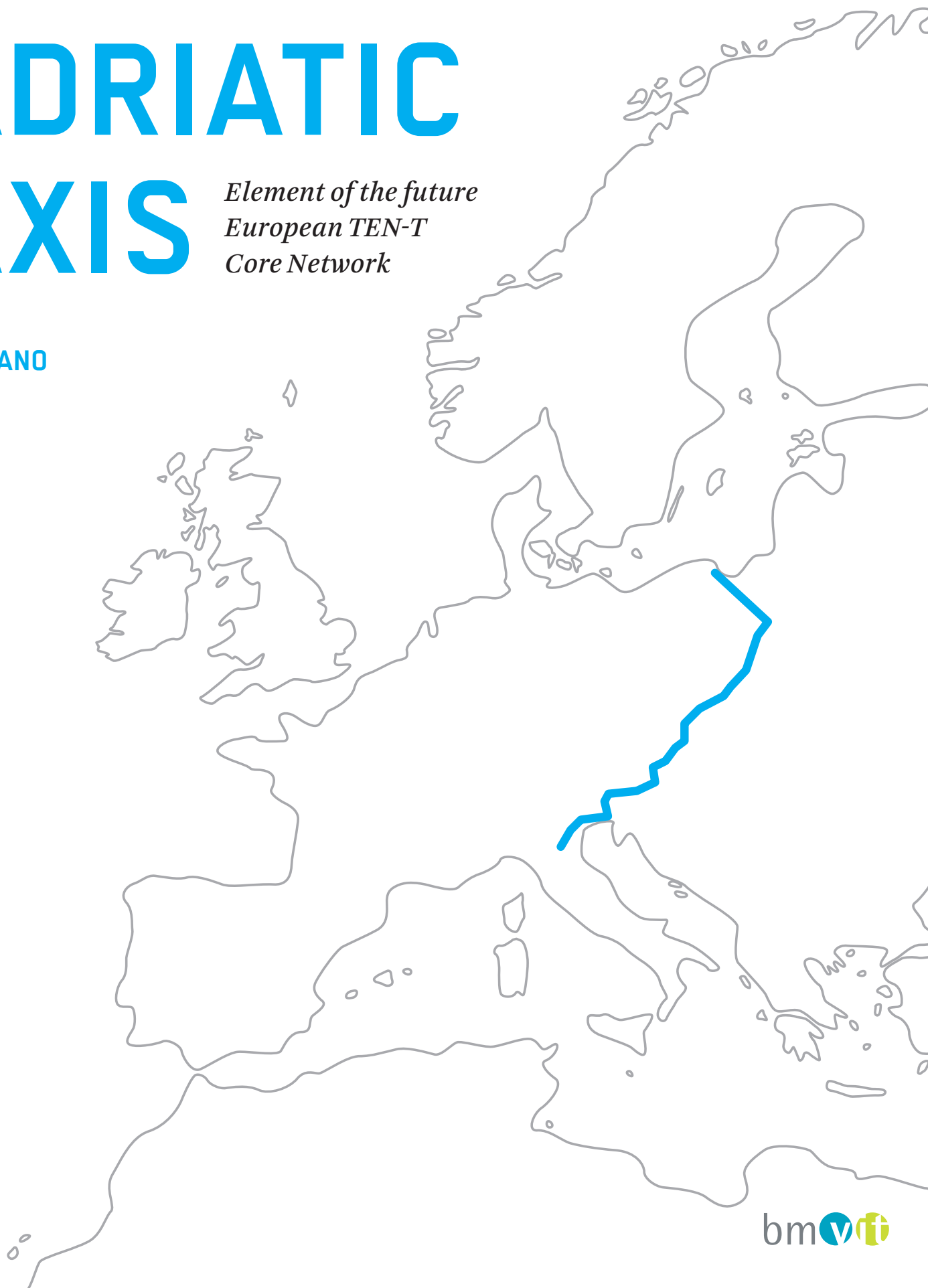




# THE BALTIC ADRIATIC AXIS

*Element of the future  
European TEN-T  
Core Network*

ITALIANO



## LE RETI TRANS-EUROPEE DI TRASPORTO

Sulla base del Trattato di Maastricht del 1992, l'Unione Europea (UE) ha rilasciato nel 1996 le linee guida per la **rete transeuropea di trasporto (TEN-T)** al fine di rafforzare il mercato interno. Sulla base delle proposte dei 15 Stati membri, la rete comprendeva inizialmente un elenco di 14 progetti prioritari.

Nel 2004, nel corso di una revisione generale che teneva conto dell'allargamento dell'UE fra il 2004 e il 2007, il numero dei progetti prioritari fu esteso a 30 (*vedi figura M-1*).

Attualmente la Commissione europea sta lavorando a una profonda revisione della politica TEN-T: Pur mantenendo la **rete complessiva** stradale, ferroviaria, fluviale, porti e aeroporti con adattamenti minori, **l'obiettivo sarà l'individuazione di una rete principale (core network) europea TEN-T** delle strategicamente più importanti connessioni all'interno dell'UE e verso gli stati vicini.

**Per la prima volta, la pianificazione della TEN-T** sarà effettuata dall'alto verso il basso, in base ad una metodologia chiara e trasparente basata sulla geografia, in linea con gli obiettivi della strategia "Europa 2020" e seguendo, in modo equilibrato tra l'altro, gli **obiettivi** di:

- Rafforzare il mercato territoriale interno e la coesione economica e sociale,
- Rafforzare la competitività globale dell'UE,
- Promuovere la mobilità sostenibile di passeggeri e merci, pur tenendo conto degli aspetti ambientali e l'obiettivo della decarbonizzazione.

Allo stesso tempo tale pianificazione assicurerà la **coesione territoriale, economica e sociale dell'UE**, il benessere sociale, nonché la sicurezza e la protezione dei cittadini europei tenendo comunque in considerazione gli aspetti ambientali come il cambiamento climatico, l'inquinamento e le aree protette.

Per garantire la massima continuità dal passato al futuro, la rete principale europea TEN-T dovrà **venire dopo gli attuali 30 progetti prioritari**.

## NUOVE SFIDE GLOBALI

Gli anni recenti hanno messo in evidenza una crisi economica, che ha colpito quasi tutti i settori dell'economia ed in particolare i trasporti. Nonostante le attuali indicazioni di ripresa, esistono forti evidenze che questa crisi è più grave di una semplice crisi temporanea e tale da poter introdurre profonde **modifiche all'economia mondiale**.

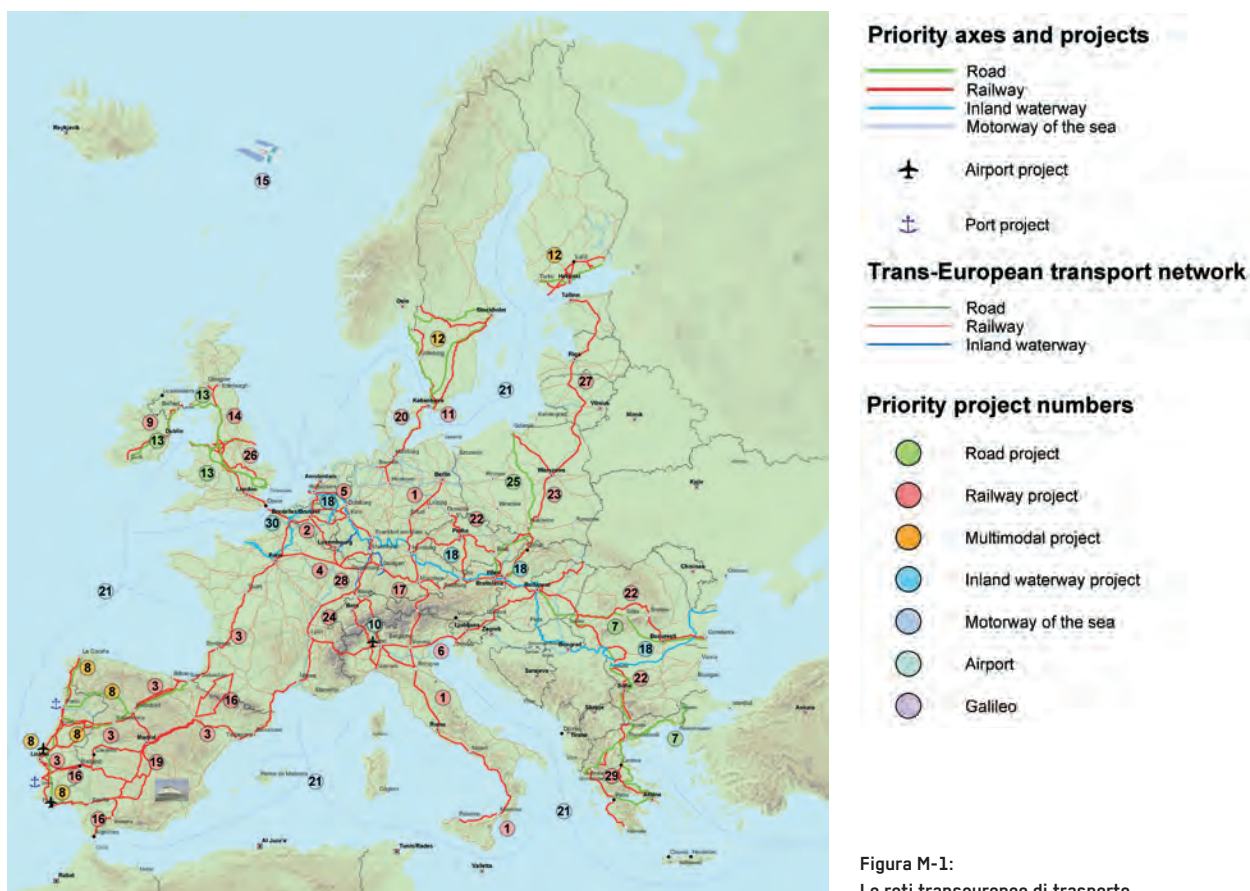


Figura M-1:  
Le reti transeuropee di trasporto

L'energia fossile è limitata e questo favorirà l'aumento dei prezzi del carburante. Le ferrovie, essendo relativamente **efficienti per quello che riguarda l'energia**, possono essere destinate a svolgere un ruolo più forte nel futuro. Inoltre l'integrazione di una città o di una regione in una rete ferroviaria ben sviluppata comporterà probabilmente un aumento del fattore di qualità del territorio medesimo.

L'attuale sviluppo economico mostra anche un graduale **spostamento del centro economico mondiale verso l'Oriente e verso il Sud Est Asiatico**. Questo è stato osservato per un lungo periodo e questa tendenza sembra diventare sempre più forte. In questo contesto, il commercio con i paesi asiatici aumenterà sia in quantità assolute che relative. Una grande parte delle merci trasportate via mare dovranno passare attraverso il Canale di Suez e il Mediterraneo, mentre una quota crescente potrebbe anche utilizzare i collegamenti ferroviari attraverso la Russia.

I **porti del Mediterraneo** sono in una posizione favorevole. La loro distanza dall'Asia è inferiore di più 2.000 chilometri in confronto ad una deviazione attraverso lo stretto di Gibilterra. La riduzione potenziale del tempo di trasporto ammonta circa a cinque giorni, con un

corrispondente risparmio del consumo di carburante e conseguente riduzione dei costi ed emissione di CO<sub>2</sub>. In che misura i porti del Mediterraneo saranno in grado di trarre vantaggio da questo sviluppo dipenderà dal loro rendimento logistico e dai loro collegamenti con l'hinterland.

A seguito dei cambiamenti politici nell'Europa centrale ed orientale dopo la caduta della "cortina di ferro" e, in particolare, della recente espansione della comunità europea, in queste regioni è in corso un processo di ripresa economica. Una "inclinazione dell'economia europea verso l'est" (Paolo Costa) non solo è prevedibile, ma è anche un obiettivo politico.

### **L'ASSE BALTICO-ADRIATICO (BAA)**

Il 12 ottobre 2006 su iniziativa del ministero federale austriaco dei trasporti, innovazione e tecnologia (BMVIT), Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria e Italia hanno firmato una **lettera d'intenti** per l'estensione, entro la prossima revisione della TEN-T, del progetto prioritario TEN-T PP23 (ferrovia) e del TEN-T PP25 (strada) Danzica – Varsavia – Katowice – Ostrava – Brno – Vienna con una filiale a Katowice – Žilina – Bratislava via Vienna – Graz – Klagenfurt – Villaco – Udine – Trieste/Venezia a Bologna, per formare il "Corridoio Baltico-Adriatico".

Tra le attività più recenti in questa materia, è stata fondata la "**Alleanza delle 14 regioni**" lungo l'Asse Baltico-Adriatico (Baltic-Adriatic Axis, BAA). Il 6 ottobre 2009, i rappresentanti di queste regioni hanno firmato una "dichiarazione sulla proroga del PP23 TEN-T" a Bruxelles.

Il presente documento mette in evidenza come il BAA, con la parte di questo corridoio ferroviario, vale a dire PP23 TEN-T con la sua estensione in Italia, è necessario per la spina dorsale dell'economia dell'Europa centrale. Avvantaggiandosi delle linee esistenti e progetti chiave in diverse fasi d'attuazione, il suo percorso in base alla lettera di intenti del 12 ottobre 2006 corrisponde con gli obiettivi della politica TEN-T e potrebbe inserirsi nella futura rete principale europea TEN-T, secondo i criteri metodologici della revisione della politica TEN-T:

- Il BAA incontrerebbe le sfide dello sviluppo globale, come il prevedibile spostamento delle merci verso i porti del Mediterraneo e la ripresa economica dei paesi dell'Europa centrale e dell'est.
- Collegando i vecchi e nuovi Stati membri dell'UE in tutta l'ex "cortina di ferro", il BAA migliorerebbe l'accessibilità e la coesione e rafforzerebbe lo sviluppo economico dei paesi e regioni dell'Europa centrale fornendo l'accesso sia ai porti del Mediterraneo e del Baltico e i rispettivi percorsi via mare.

- Inoltre il BAA contribuirebbe al collegamento delle capitali degli Stati membri (Varsavia, Bratislava, Vienna, e lungo i suoi rami logici all'interno della rete – anche altre città importanti come Tallinn, Riga, Vilnius e Roma) ed al collegamento di agglomerati industriali con i porti nel nord e nel sud, seguendo e migliorando gli attuali e futuri flussi di traffico in un corridoio di trasporto tradizionale e diretto favorendo nel contempo l'integrazione della rete.
- Ultimo ma non meno importante, il BAA contribuirebbe alla sostenibilità: dalla decarbonizzazione, alla riduzione di incidenti stradali con un riequilibrio effettivo modale verso le ferrovie.



Figura M-2:  
Il BAA e i collegamenti con altri assi e porti

## IL BAA: COLLEGAMENTO DEI NODI GIUSTI AGLI ASSI GIUSTI

Il BAA è l'unico asse in questa parte dell'UE che unisce – particolarmente dopo aver terminato i progetti in Austria – gli effetti di un sistema moderno, veloce e attraente per il traffico di passeggeri e merci. In alcune sezioni, ad esempio tra Varsavia e Katowice, grazie agli investimenti precedenti, è già più veloce della strada.

Il BAA collega i nodi giusti:

→ **I percorsi:** Estensione del TEN-T PP23 verso sud-ovest, il BAA è un asse corto e diretto, che segue fundamentalmente i flussi di traffico esistenti tra Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Austria e Italia nel modo più diretto lungo l'infrastruttura esistente o che si trova attualmente nel corso di realizzazione, ben collegato con altri importanti assi della TEN-T e nodi rilevanti intermodali.

→ **L'intermodalità e l'interconnettività:** Lungo il BAA esistono diversi nodi e passaggi con un elevato potenziale economico che migliorano l'intermodalità e l'interconnettività in direzione nord-sud. Il BAA collega i porti del nord e del sud, le vie navigabili del mare e dell'hinterland e migliora la rete dei trasporti con una serie di altri corridoi. E' collegata al sistema di ferrovie a scartamento largo. In Italia si allaccia ai collegamenti della rete ad alta velocità in direzione est-ovest (Milano / Torino con la Francia) e l'asse nord-sud del TEN-T PP1.

→ **Sostenibilità ed efficienza:** Con l'aggiornamento dell'asse ferroviario esistente, la sezione austriaca in particolare, il BAA potrà fornire tempi di trasporto più brevi ed attraenti e migliorerà l'accessibilità delle regioni intercluse in entrambi i lati dell'ex "cortina di ferro". Questo rafforzerà le prestazioni economiche e indurrà ad un significativo spostamento delle merci su ferrovia, sostenendo efficienti catene di trasporto co-modale e la decarbonizzazione. A lungo termine contribuirà a ridurre la dipendenza dai combustibili fossili.



Il trasporto su rotaia è quello più in crescita e pertanto il sistema ferroviario dovrebbe essere sviluppato ulteriormente. In tal modo la linea ferroviaria lungo il BAA avrà un'importante funzione di multimodalità, migliorando il trasporto co-modale con efficienza e sostenibilità. Eventuali, ulteriori miglioramenti, al di là dei potenziali provvedimenti proposti a seguito di condizioni favorevoli, possono presumibilmente essere realizzati con investimenti modesti.

## IL BAA: “VALORE AGGIUNTO EUROPEO”

Il BAA realizza gli obiettivi dell'UE per i nodi e le linee di trasporto e costituirà un futuro elemento di una rete principale europea TEN-T innalzando il **livello delle infrastrutture esistenti** con miglioramenti qualitativi e con l'eliminazione delle strozzature particolarmente in Austria al fine di ridurre tempi di viaggio per i passeggeri e merci tra i porti di mari e regioni precedentemente separati dalla ex “cortina di ferro”.

→ **Collegamenti di regioni all'interno dell'UE** ad alto potenziale economico: circa 40 milioni di residenti di Gdynia/Danzica, (Regione di Pomorskie ), Varsavia (Polonia), la Silesia e la zona della Moravia, l'area metropolitana europea di Vienna-Bratislava e distretti industriali della Stiria (Graz), Carinzia (Klagenfurt) e del Nord Italia.

Collegando “vecchi” e “nuovi” Stati membri dell'UE, il BAA quindi contribuisce all'integrazione spaziale e alla coesione territoriale, economica e sociale di diversi stati.

→ Dare alle regioni dell'UE dell'Europa centrale e orientale con alta potenzialità economica la possibilità di **accedere ai mercati mondiali** e di realizzare il loro potenziale, collegando flussi di trasporto esistenti e futuri sia di lunga distanza che transfrontalieri verso i paesi vicini (in particolare la Scandinavia, e l'area Mediterranea), nonché verso la Russia e l'Asia.

Nel corso del “**ribaltamento dell'economia europea verso est**” il BAA apre le potenzialità dei settori industriali tradizionali dell'Alta Slesia e del Nord Moravia. Questo potenziale viene costantemente alimentato con il know-how locale e le numerose strutture universitarie e di ricerca.

Migliorare l'accessibilità delle vie di trasporto previste per il futuro è essenziale al fine di incrementare il potenziale di risorse umane sufficientemente qualificate.

→ **Argomenti ecologici e di sostenibilità:** la riduzione delle emissioni di gas clima possibile a causa delle caratteristiche future di questo asse (shift modale). Ovunque possibile, le linee esistenti saranno utilizzate per il potenziamento delle infrastrutture con l'eliminazione delle principali strozzature stradali e su rotaia.

Il BAA, l'Asse Baltico-Adriatico, soddisfa i requisiti per diventare parte del futuro europeo della futura rete principale europea TEN-T.



Photo Credit: Kommerz