

## TAVOLO DI LAVORO SUI TRASPORTI DOCUMENTO FINALE



Il Tavolo di Lavoro sui Trasporti quest'anno è stato strettamente collegato alla Strategia Europea per la Regione Adriatico Ionica ed in particolar modo ha avuto attinenza con i parametri ed i Pilastri, che sono stati discussi durante la conferenza degli Stakeholder nel mese di febbraio ad Atene.

Gli argomenti principali sono stati i seguenti:

1. Trasporti marittimi
2. Collegamenti intermodali con l'hinterland
3. Reti energetiche

Durante il Tavolo di Lavoro i primi due temi sono stati discussi in modo più approfondito.

### **Trasporti marittimi**

Significative conclusioni sono state tratte sul trasporto dei passeggeri con RO-PAX tra il 2009 e il 2013: che raggiunge il 26% ed è basato su oltre 1.1 milioni di passeggeri. Inoltre, è stata osservata una riduzione del movimento dei Tir e dei Camion con rimorchio.

Durante il Tavolo di lavoro sui Trasporti i partecipanti hanno analizzato l'esempio di Trieste che è il solo porto dove è stato registrato un aumento del movimento di TIR, Rimorchio in RO-RO e RO-PAX. I risultati dello studio hanno dimostrato che: a) Trieste è collegata alla Turchia, un nuovo mercato ed un'economia in via di sviluppo e b) Trieste ha il controllo assoluto dell'intero sistema di trasporti e distribuzione dei prodotti grazie allo sviluppo di un forte sistema multimodale (ferrovie-mare). Esiste un collegamento con la rete ferroviaria e la Partnership Pubblico Privato (PPP) che investe in terminal.

Un altro esempio degno di nota che è stato discusso è quello del Porto di Taranto. Solo un paio di anni fa, sempre in occasione del Tavolo di Lavoro sui Trasporti durante la XII Edizione del Forum AIC, Taranto è stata presentata come un esempio di considerevole aumento del movimento per il fatto che Evergreen lo aveva scelto come il porto principale di trasbordo nel Mediterraneo (nel 2009 ha raggiunto 900.000 TEUS). In una fase successiva, il generale rallentamento degli scambi marittimi e contemporaneamente l'aumento della competitività dei porti del Mediterraneo meridionale hanno portato Evergreen a cambiare le sue strategie e ad escludere il porto di Taranto.

E' stato puntualizzato, inoltre, che le compagnie aeree low cost per la Grecia hanno influito sulla significativa riduzione dei trasporti marittimi. Questa è una grave minaccia per le compagnie ferroviarie e per la ripresa di questo mercato.

1. Collegamenti intermodali con l'hinterland

E' stata osservata una tendenza allo sviluppo nel campo dei container e negli investimenti consistenti con nuove piattaforme container ed altre infrastrutture. Durante gli ultimi 10 anni abbiamo assistito ad un aumento di 1,5 milioni di container. Nel 2013 si è registrato il movimento di 2.5 milioni di teus nella regione Adriatico Ionica. Tale cifra sicuramente sembra enorme ma in realtà è relativamente piccola se confrontata con i porti dell'Europa del nord. Solo per avere un'idea, 8 milioni di teus sono stati trasportati nel porto di Amburgo, e ancor peggio dovremmo chiarire il fatto che 2,5 milioni di teus siano stati trasportati da 7 porti diversi e di questi nessuno ha una massa critica. I limiti allo sviluppo del traffico di



container nell'area Adriatico Ionica sono da ricercare nella mancanza di un porto logistico centrale, nella notevole frammentazione dell'attuale traffico delle merci e nella scarsità di soluzioni multimodali (eccetto nei casi di Koper e Trieste) che dovrebbero incrementare i collegamenti tra i porti e i bacini di utenza più lontani.

La governance della Macroregione dovrebbe sostenere una politica per lo sviluppo della multi-modalità sia in termini di infrastrutture che in termini di servizi (come avviene in vari paesi europei) al fine di promuovere traffici marittimi più sostenibili.

Un altro sub-settore dei trasporti è quello delle crociere. In questo ambito si registra un aumento del 5% circa durante gli ultimi 5 anni con 5 milioni di passeggeri nella regione Adriatico Ionica. Venezia è al primo posto con 1,8 milioni di passeggeri che si imbarcano e sbarcano nel suo porto, mentre il secondo è Dubrovnik, Corfù si posiziona al terzo posto con 750.000 transiti di passeggeri.

A questo punto siamo d'accordo sul fatto che la notizia è positiva per quanto riguarda il settore croceristico crociera ma questo non è semplice!

L'aumento delle crociere significa più passeggeri. Più passeggeri significa navi più grandi. Navi più grandi significa porti più grandi e chi li possiede?

Nella nostra regione c'è anche una dipendenza assoluta tra le crociere e Venezia che crea immediatamente instabilità e non lascia che si effettuino investimenti a causa dell'insicurezza.

Dobbiamo fare particolare attenzione alle crociere. I porti per crociere non devono essere i porti più grandi e lo sviluppo del turismo di crociera e il suo contributo all'economia regionale dovrebbe essere notevole!

Prima di concludere bisognerebbe evidenziare altri due aspetti:

- 1) Uno riguarda la necessità di formare una struttura legale uniforme relativa alla pulitura dei fondali in modo da evitare la forte disomogeneità che ha un costo.
- 2) Il secondo punto è inerente alla struttura della Macroregione, l'isolamento delle isole non solo da altri paesi ma anche dal proprio hinterland è di fondamentale importanza e merita di essere trattato.

Noi tutti ora parliamo della Macroregione senza che molti di noi sappiano a che cosa ci riferiamo. Siamo fortunati ad avere l'opportunità durante il tavolo di lavoro sui Trasporti di conoscere l'esistenza dell'esempio di un'altra Macroregione, cioè quella del Mar Baltico, ed è stato molto proficuo vedere i collegamenti tra i paesi non uniformi in molti settori. Questo ci ha aiutato a immaginare la nostra Macroregione.

**Allegato:**  
**Osservatorio sul traffico marittimo in Adriatico-Ionio**  
**Rapporto sui traffici al 2013**  
**(fonte – ISTAO Ancona)**