

TAVOLO CONNETTERE LA REGIONE

DOCUMENTO FINALE

Ancona, 14 Giugno 2016

1. Fatti

L'edizione 2016 del Tavolo Connettere la Regione è stata caratterizzata dalla presentazione di alcuni interessanti progetti finanziati dai programmi dell'Unione Europea e sviluppati da alcune Autorità Portuali dell'area Adriatico - Ionica.

Il primo relatore è stato Antonio Cancian, già Parlamentare europeo e attualmente Presidente di RAM (Rete Autostrade Mediterranee), che ha chiuso il suo intervento affermando che ad essere decisive non sono tanto le risorse economiche quanto le idee progettuali e che i piccoli progetti avranno sempre maggiore difficoltà ad essere finanziati. L'integrabilità e la sostenibilità sono i prerequisiti indispensabili per i progetti del futuro assieme ad un'attenzione particolare alla protezione dell'ambiente. La chiave per i progetti futuri è il Partenariato Pubblico Privato - PPP - oltre ad una generale semplificazione del modo in cui le risorse saranno messe a disposizione.

I progetti che connettono Est e Ovest saranno la priorità; i porti hub e gli interporti svolgeranno sempre di più un ruolo essenziale.

Sono stati illustrati i risultati di 3 progetti europei, Adriatic MoS, Intermodadria e Easyconnecting, successivamente confluiti nel progetto CARICA. Il messaggio che emerge dal progetto CARICA è che l'intermodalità è il fattore chiave per i trasporti e per la sopravvivenza dei porti, coadiuvati dallo sviluppo molto importante di infrastrutture di collegamento tra i porti e il proprio retroterra.

Un programma, due paesi, tre porti; Grecia e Italia; i porti di Igoumenitsa, Ancona e Trieste stanno cooperando per rafforzare il corridoio intermodale Adriatico - Ionico. Questi 3 porti stanno lavorando per potenziare i servizi connessi alle Autostrade del Mare e superare tutti i colli di bottiglia che potrebbero rallentare il flusso delle merci. Il progetto prevede la costruzione di un interporto nei pressi del porto di Igoumenitsa, la cui importanza è cresciuta grazie al completamento dell'importante infrastruttura di collegamento verso oriente che prende il nome di Via Egnatia.

Per assicurare un livello ottimale di sicurezza, divenuto oramai uno dei fattori cruciali nella progettazione della logistica nelle aree portuali, sono utilizzate tecnologie innovative.

E' stato presentato anche il progetto CAPTAIN da cui emerge che intermodalità, infrastrutture di collegamento tra porti e interporti e capitalizzazione dei progetti passati, sono i fattori cruciali per la sopravvivenza dei porti e per un loro corretto funzionamento a sostegno dell'economia locale.

2. Traffici Marittimi nel 2015

TAVOLO CONNETTERE LA REGIONE

Nel 2015 il **traffico passeggeri** nel bacino dell'Adriatico e dello Ionio, considerando traghetti e crociere, è diminuito del 4,8% rispetto al 2014; considerando il quinquennio 2011-2015 la riduzione è stata del 21,5%. Tutti i porti principali, quali Venezia, Ancona e Bari, hanno registrato una diminuzione consistente, mentre i porti di minori dimensioni hanno mostrato una tenuta maggiore.

Segmento crociere. Dopo un lungo periodo di crescita, negli ultimi 2 anni si è assistito ad una riduzione del numero dei passaggi di crocieristi nei porti dell'Adriatico e dello Ionio (-2,7% nel 2015, riduzione ancora più grande nel 2014). Nel complesso i passeggeri sono stati 3,5 milioni (diventano 4,5 milioni se si considerano anche i passaggi di Corfù e Kotor, non inclusi nelle analisi delle Autorità Portuali, e con i loro dati l'andamento generale si invertirebbe facendo segnare un incremento del 2,5% rispetto all'anno precedente).

Venezia e Dubrovnik sono i due porti principali in Adriatico e Ionio sebbene abbiano perso il 9% del traffico tra il 2014 e il 2015; anche Bari, il terzo porto crocieristico per importanza, ha fatto fronte ad una diminuzione sostanziosa dei turisti sbarcati, mentre porti minori come Brindisi, Trieste e Spalato sono in crescita, anche se i loro movimenti si mantengono al di sotto della soglia dei 200 mila.

Il numero medio dei passeggeri per ciascun attracco è salito dagli 848 del 2000 ai 2.066 del 2015 come conseguenza del ricorso ad imbarcazioni sempre più grandi.

La principale spiegazione della riduzione del numero dei passeggeri nell'ultimo biennio è probabilmente l'impossibilità da parte di alcuni porti di ricevere al proprio interno navi sempre più grandi; sono necessari investimenti su moli e fondali, con impatti ambientali che rischiano di finire fuori controllo in città storiche come Venezia e Dubrovnik.

Al contrario di quanto registrato nel settore passeggeri, nel 2015 il **traffico di merci** nell'Adriatico e nello Ionio è cresciuto del 6,4% rispetto al 2014. I porti che hanno contribuito maggiormente a questo risultato sono stati Venezia e Koper, ma tutti gli scali dell'area sono cresciuti ad eccezione di Taranto.

Il movimento di **container** nell'area è cresciuto dell'8% rispetto all'anno precedente e questo segmento resta ancora il più dinamico in assoluto. Dal 2001 il volume complessivo è passato da 1 milione a 2,7 milioni di TEUS. Koper, Venezia e Trieste stanno incrementando rapidamente la loro quota di mercato nell'area adriatico – ionica, mentre gli altri porti stanno ancora aumentando ma ad un ritmo inferiore.

3. Proposte progettuali

La valorizzazione delle rotte secondarie così come l'ampliamento dell'utilizzo delle infrastrutture nelle reti trans-europee appaiono come il prerequisito essenziale per l'incremento degli scambi, dei trasporti e più in generale delle attività economiche nella Macroregione Adriatico - Ionica.

L'Unione Europea chiede alle Camere di Commercio di avanzare proposte per progetti internazionali di peso; l'importante vantaggio della Macroregione è la vicinanza con i mercati asiatici. La Macroregione rappresenta la conclusione naturale della Via della Seta e, allo stesso tempo, è l'accesso in Europa dei traffici marittimi provenienti dall'Asia e dal Medio Oriente,

TAVOLO CONNETTERE LA REGIONE

mentre in realtà oggi una buona parte di questi viaggi termina nella Turchia meridionale e nel porto di Smirne.

La via più veloce e meno costosa, quindi la più efficace, è rappresentata dalla connessione tra la Turchia Nord Occidentale e il porto greco di Lavrio e da qui, via terra, fino ai porti di Patrasso o Igoumenitsa con destinazione successiva i porti italiani o croati. In questa maniera gli spedizionieri possono guadagnare un giorno o un giorno e mezzo per giungere alle destinazioni finali in Europa; sembra quindi strategico l'avvio di un collegamento stabile tra il Sud e l'Ovest della Turchia con il porto di Lavrio, in Grecia.

La Turchia gioca un ruolo strategico come punto di snodo tra Oriente e Occidente. La Turchia è tra le 20 maggiori destinazioni mondiali del traffico cargo e nel 2014 vi sono stati sbarcati 379 milioni di tonnellate di merci. Alcuni porti turchi si stanno attrezzando per accogliere navi sempre più grandi.

Non bisogna dimenticare, inoltre, che la Cina è un mercato complessivo enorme che ha stretto un accordo con la Turchia per incrementare la cooperazione economica e che attualmente i loro scambi commerciali raggiungono già i 100 miliardi di dollari.

La Via della Seta che va dalla Cina, attraverso la Turchia, la Grecia, all'Italia e al resto del mondo è una prospettiva che fornisce un'immagine più ampia del modo in cui i trasporti possono e devono funzionare per far avanzare la Macroregione Adriatico Ionica, riducendo i costi e i tempi di viaggio e permettendo anche ad alcune zone poco collegate al resto dell'area di essere finalmente al centro dell'attenzione.