ORTONA PORTO ADRIATICO DI ROMA

IMPORTANTE NODO NELLA RETE DEI TRASPORTI

DELLA MACRO-REGIONE ADRIATICO-IONICA



Euclide di Pretoro
dicembre 2013

Il Consiglio Europeo, del 13-14 Dicembre 2012, ha chiesto alla Commissione Europea di presentare una Strategia per la Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR) con il mandato di elaborare il Piano di Azione da sottoporre alla sua approvazione entro la fine del 2014.

La strategia macro-regionale ha l'obiettivo di promuovere la cooperazione e dare impulso agli investimenti a beneficio di tutti i territori coinvolti ma è anche lo strumento in grado di contribuire in maniera significativa all'integrazione europea dei Paesi candidati o potenziali candidati della regione.

Il Piano di Azione della Commissione Europea, ha realizzato nel corso del 2013, una consultazione dei territori interessati e i risultati saranno discussi nella "Stakeholder Conference" di Atene il 6 e 7 febbraio p.v.

Quale è il ruolo dell'Abruzzo e del Porto di Ortona nella macro-regione Adriatico-Ionica?

L'Abruzzo, con il suo Porto, resta un'immagine "sottoesposta", come nelle vecchie machine fotografiche analogiche, quando la luce era insufficiente e la fotografia risultava troppo scura e non si riusciva a vederne il contenuto. Analogamente, nel disegno del nuovo quadro comunitario europeo, l'immagine dell'Abruzzo e del suo Porto non sono chiaramente identificabili.

Eppure, la nostra è una Regione centrale nel Mare Adriatico e il Porto di Ortona vanta antiche relazioni e scambi di merci, di arte e cultura proprio con i popoli dell'altra sponda che, oggi, si accingono ad entrare in Europa.

Ciononostante l'Abruzzo è l'unica Regione adriatica rimasta fuori dalla rete europea dei trasporti ed è l'unica a non avere un ruolo nella istituenda Macroregione Adriatico Ionica.

Questo lavoro, che è solo una raccolta di elementi utili alla conoscenza, vuole essere un piccolo aiuto alla discussione, nella speranza che questa possa persuadere i decisori politici a rivalutare il ruolo dell'Abruzzo ai fini del processo di cooperazione interregionale e transazionale nel percorso di integrazione dei Pesi Balcanici.

Il titolo "Ortona Porto di Roma sull'Adriatico", vuole richiamare l'attenione su un fatto inconfutabile che riteniamo di grande rilevanza: il Porto di Ortona è lo scalo marittimo naturale che collega la Capitale d'Italia con i Paesi Balcanici e l'Oriente.

Come è possible non tenerne conto?

INDICE

Il Porto di Ortona nella storia dei traffici in Adriatico 5

Il declino dell'Adriatico 9

L'integrazione dei Paesi Balcanici nella Comunità Europea 13

La strategia dell'UE per l'Adriatico e lo Ionio 17

Il problema delle infrastrutture e la rete Ten-T 21

Il Porto di Ortona e le Autostrade del Mare 25

Il traffico nei porti dell'Adriatico 29

Ortona porto Adriatico di Roma 33

ALLEGATI:

"DISCUSSION-PAPER" SULLA STRATEGIA EUROPEA PER LA REGIONE ADRIATICO-INICA (EUSAIR) - AGOSTO 2013 37

DICHIARAZIONE DI BRUXELLES
del XV Consiglio Adriatico Ionico 41

DICHIARAZIONE D'INTENTI
Segretariato Adriatico Ionico Integrato 45

CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME
Organizzazione del Gruppo per la strategia Macroregionale Adriatico-Ionica (EUSAIR/Italia) 47

SENATO DELLA REPUBBLICA
Mozione presentata da Salvatore Tommaselli e altri 51

CONFERENZA DEI PRESIDENTI DELLE REGIONI
Ordine del giorno approvato dall'Assemblea del 13 dicembre 2013 55

Ortona nella storia dei traffici in Adriatico

Il porto di Ortona è situato al centro dell'Adriatico, in una posizione strategica per i traffici marittimi, ed è tra i più importanti della costa adriatica. Già Strabone, geografo greco nato in Cappadociaa nel 66 a.C., autore di una interessante "Geografia"[1], cita Ortona come importante Porto sulla costa adriatica, infatti, usa il termine "*epìneion*" (arsenale, porto con moli), che chiaramente definisce una struttura complessa e non usa il termine "*limèn*" che, invece, indica una insenatura naturale, una baia, uno spazio di mare riparato.

L'epineion di Strabone è la prima indicazione storica su Ortona che indica, chiaramente, un carattere non solo geografico ma anche socio-economico. Ortona, infatti, doveva essere un importante porto dei Frentani se Strabone, nel descrivere i porti di tutte le coste italiane, individua solo undici epìneia, tra questi Ortona.

La vera ascesa economica di Ortona e del suo Porto inizia, però, alla fine del XII secolo, quando nel corso del 1191 si costituirono gli "Stuoli Marittimi", ovvero le società di affari formate da armatori e mercanti che unendo i loro capitali e i loro mezzi, si costituivano per formare convogli adatti a percorrere lunghe distanze.

L'importanza del porto si evidenzia anche da un'altro avvenimento del 1196 quando l'imperatore Enrico VI, re di Sicilia, concede ad Ortona il "Capitulare di Bajulazione" o della Bagliva, una specie di statuto giuridico-amministrativo con il quale si fissavano ben precisi criteri per esercitare le attività mercantili e l'esenzione di tutte le tasse ed i tributi sui materiali occorrenti per la fabbricazione delle navi.[2]

Nel corso del Cinquecento il processo di commercializzazione dell'economia si accentua ulteriormente, in connessione con la grande espansione che si verifica in ogni campo della società. In questo contesto anche la proiezione sul mare si fa più intense e diffusa. "L'Adriatico - scrive lo storico Fernand Braduel - era allora una sorta di fiume sul quale il traffico di merci e di uomini si svolgeva in modo più agevole ed economico che non per le vie di terra, le quali restavano pressochè impraticabili. E il litorale abruzzese che in quell fiume occupava una posizione centrale, non poteva non risentirne favorevolmente. I suoi porti e caricatoi accrebbero il loro ruolo sia nei movimenti marittimi in senso longitudinale (nord-sud) che in quelli trasversali (est-ovest). Il porto divenne così un importante centro di traffici commerciali con l'Oriente"[3].

Tra il XIV e il XV secolo i commerci marittimi caratterizzarono sempre più la vita di Ortona. Lo storico Corrado Marciani ha approfondito le relazioni economiche e commerciali del litorale abruzzese con Venezia e con la costa orientale

---

[1] - Antonio Falcone - Storia di Ortona – Editore Centro Studi Sociali "G.Toniolo"

[2] – Ortona e i traffici marittimi dal XII al XVII secolo – Nicola Iubatti – Paride Di Lullo – Editrice Soc. Coop. Iniziativa Cristiana

[3] – Costantino Felice – Porti e scafi – Cannarsa Editore

dell'Adriatico, nei secoli XV, XVI e XVII, dalla consultazione degli archivi di Stato di Ragusa trae la seguente conclusione: "Le città della costa abruzzese che intrattenevno rapporti commerciali più intensi con la Repubblica di Ragusa erano: Lanciano, Ortona e Vasto. La prima perchè era la città commerciale più importante d'Abruzzo per le sue fiere di maggio e di agosto…La seconda per il suo porto che era lo scalo più comodo per merci e persone dirette a L'Aquila e a Roma o viceversa… La terza, per la fertilità del suo suolo"[4].

Che il porto di Ortona fosse lo scalo più comodo per Roma viene evidenziato da diverse personalità, non solo dagli storici ma anche da politici e uomini di governo. Tra questi va segnalato l'On. Devinenzi che, nel settembre del 1861, nello scrivere ai Consigli Provinciali degli Abruzzi, intravvedeva, nella prospettiva dell'apertura del canale di Suez e della ferrovia trasversale appenninica Pescara-Roma, un grande avvenire per il porto, sostenendo che il porto di Ortona si trattava di una "necessità nazionale" che si prefigurava come un "grandissimo bisogno di Roma".

Certamente buona parte dell'interesse per il porto di Ortona è dovuto alla sua comoda posizione per gli scambi commerciali con L'Aquila e Roma. Ed "è evidente che lo sviluppo portuale dei centri adriatici dipendeva non solo dalla loro capaità di inserirsi nei flussi mervcantili che si muovevano verso Oriente o in senso longitudinale lungo la costa, ma anche dai collegamenti che sapevano stabilire con l'altra sponda dell'Italia, tagliando con adeguate vie di comunicazione trasversalmente la penisola"[5].

Molto interessante, in proposito, è la memoria del canonico Antonio Napoleone (scritta nel 1804 e pubblicta nel 1808) nella quale si delineava un quadro in cui il porto di Ortona, dopo la costruzione della Sangritana, che avrebbe ricongiunto per la via più breve l'Adriatico a Roma e a Napoli, non solo avrebbe dovuto essere il punto di confluenza dei prodotti da e per i tre Abruzzi, la Capitanata e parte delle Marche, ma diventare anche il crocevia dei movimenti commerciali con il medio e l'estremo Oriente, "la più breve e la più ampia via commerciale mondiale per superare, in pochi anni, la stessa Genova, la stessa Marsiglia nella conca del Tirreno"[6].

Ai primi del Novecento Ortona riusciva ad ottenere, grazie soprattutto all'intervento del barone de Riseis, vice presidente della Camera dei deputati, un approdo quindicinale di piroscafi della Società "Puglia" lungo la linea Corfù-Brindisi-Bari-Venezia-Trieste. Qualche tempo dopo otteneva un regolare approdo anche da parte della "Navigazione Generale Italiana". Nel 1902 vi si potevano registrare 183 velieri e 63 piroscafi in partenza. Nel giro di 5-6 anni il traffico complessivo di merci arrivate è quasi triplicato, mentre l'introito doganale si è più che raddoppiato.

---

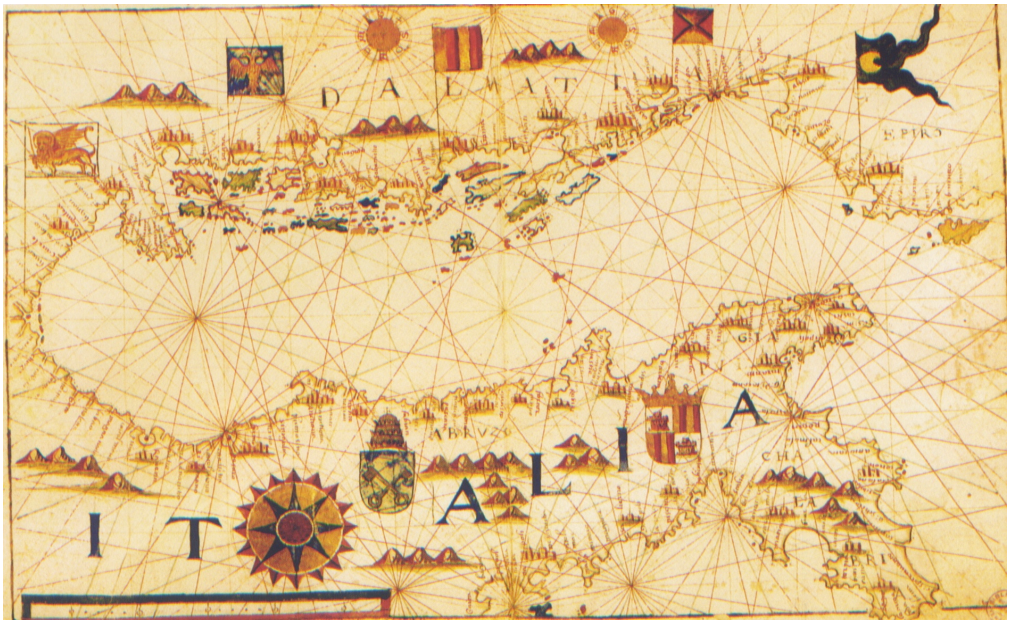
4 - Costantino Felice – Porti e scafi – Cannarsa Editore

5 - Costantino Felice – o.c.

6 - Costantino Felice – o.c.

Nel corso dei secoli la città è stata interessata anche da fenomeni immigratori che trovano origine in cause di tipo fondamentalmente economico o politico. Gli studi condotti su documenti storici hanno accertato che i movimenti migratori provenienti dalla sponda frontista dell'Adriatico possono agevolmente farsi risalire già ai primi secoli del secondo millennio.

Prove documentarie attestano l'esistenza di rilevanti rapporti, soprattutto commerciali, tra le città marine dell'Adriatico, quali Venezia, Ancona e Ortona e città della prospiciente costa slava risalenti proprio al 1200 e in questo periodo il movimento migratorio fu strettamente collegato alle prosperose relazioni commerciali marittime che interessavano le due sponde dell'Adriatico e coinvolse soprattutto commercianti, artigiani e operatori marittimi.



"Buona parte del traffico commerciale in arrivo e in partenza dal nostro porto, rigurdava la costa dalmata e particolarmente la Repubblica di Ragusa, tanto che in alcuni documenti si legge che le merci spedite da questa città per le Fiere di Lanciano, ed in transito per il nostro porto, nel corso del XVI secolo ammontavano ad oltre 60.000 ducati (cioè il valore dichiarato ed assicurato; ma vi erano anche delle barche che commerciavano a proprio rischio, senza assicurare la merce. Altre città della sponda orientale dell'Adriatico collegate con il porto di Ortona erano: Sebenico, Spalato, Zara, Cattaro, Fiume ed alcune isole della costa.

A confermare gli ottimi rapporti che intercorrevano tra la nostra città e l'opposta sponda adriatica, basti ricordare che in Ortona, oltre al Console della Repubblica Veneta, risiedeva il Console della Repubblica di Ragusa. Questo, nominato in Ortona aveva la giurisdizione estesa su tutta la provincia; infatti, egli doveva tutelare non solo gli interessi di quei cittadini di Ragusa che risiedevano nella nostra città, ma anche di quelli che si recavano nelle altre città dell'Abruzzo; e si deve anche ricordare che in Ortona approdavano gli Ambasciatori Ragusei che erano diretti alla Corte Pontificia.

Nella città risiedevano diversi cittadini ragusei, i quali si fermavano in Ortona soprattutto per ragioni commerciali, in particolare per l'acquisto di vini pregiati che si producevano nelle campagne ortonesi. Vi risiedevano anche alcuni operai dalmati che lavoravano nei nostri cantieri navali"[7]

Nel periodo compreso tra il 1400 ed il 1600 le migrazioni provenienti dalla costa opposta furono caratterizzate anche da un'ulteriore motivazione, rappresentando una valida alternativa a pericolose situazioni politiche e belliche: era infatti l'epoca delle invasioni turche nei Balcani.

"Nel 1464 un gruppo di schiavoni, slavi croati cristiani, approdò ad Ortona…L'arricvo degli schiavoni non fu una immigrazione di massa, immediata, ma fu continua, per famiglie o gruppetti di famiglie. Essa non era causata solo da fattori sociali, come il desiderio di avere terre per poter vivere, ma anche da motivi religiosi ed etnici. Nel secondo Quattrocento i Turchi occuparono l'attuale Erzegovina nella penisola balcanica…Gli slavi cristiani che non accettavano il dominio dei Turchi, che tra l'altro iniziarono le pulizie etniche ripetutesi per secoli in quelle zone, per ragioni etniche, religiose e politiche, scappavano da quelle terre e attraversando il mare Adriatico si rifugiavano ad ondate sulle coste adriatiche, per lo più in Abruzzo"[8].

Nei primi decenni del 1500 risulta infatti una presenza ormai radicata di albanesi e slavi nei maggiori centri della costa, in particolare ad Ortona, Vasto e Francavilla ed il volume di affari doveva essere assai elevato atteso che fu necessario insediare in tali città rappresentanti governativi dei più importanti centri della costa orientale dell'Adriatico.

Le relazioni commerciali tra le due sponde riguardavano soprattutto l'importazione di pesce salato, cuoio, cavalli, pellami, lane, salumi, formaggi, grano, legno e cereali, provenienti dalla Dalmazia, Schiavonia e Albania e l'esportazione di vino, olio, grano e riso in partenza dal porto di Ortona. Ad ulteriore testimonianza dell'intenso scambio commerciale esistente tra le due sponde è il reperimento in atti notarili dell'epoca di strumenti negoziali specifici quali ad esempio i contratti di assicurazione, stipulati a garanzia delle merci trasportate sulle navi che attraversavano l'Adriatico e che, alla luce degli elevati importi per i quali erano assicurate, dovevano avere considerevole valore.

Da quando Colombo traccia le nuove rotte commerciali sull'Atlantico, per l'Adriatico inizia la decadenza. I porti del versante Tirrenico si avvantaggiano della nuova realtà, mentre sempre più marginale diviene il ruolo dei porti Adriatici, tra questi il Porto di Ortona. Tuttavia, nell'ottocento e nel novecento, pur non essendo più il motore trainante dell'economia cittadina, com'era avvenuto nel periodo svevo-angioino-aragonese, il porto con tutte le sue attività connesse, continua a rappresentare un settore importante per l'economia locale.

---

[7] – Nicola Iubatti - I traffici interadriatici tra Ortona e la sponda Dalmata nella seconda metà del 1500

[8] - Antonio Falcone - Storia di Ortona – o.c.

Il declino dell'Adriatico

Il declino del porto di Ortona è, dunque, legato al declino dell'Adriatico che alcuni storici fanno risalire nel corso del Seicento con le ultime battaglie navali contro i Turchi. Nel 1571 le milizie unite dell'intera cristianità sbaragliano quelle turche nella battaglia navale di Lepanto e da qui, si dice, ha inizio il declino dei traffici marittimi in Adriatico.



Lepanto segna la prima importante vittoria occidentale contro l'avanzata mussulmana (come sappiamo, tale evento non risolse il conflitto tra Cristiani e Mussulmani, ma ebbe comunque un rilevante valore propagandistico per la compagine occidentale) e allo stesso tempo determina una drastica contrazione dei possedimenti territoriali di Venezia. Tali eventi, insieme alla scoperta dell'America, determineranno l'avvio della decadenza della talassocrazia veneta e conseguentemente si creerà un diverso approccio ai temi commerciali da parte di quelle città adriatiche che comunque da questa, in modi diversi, dipendevano.

L'Adriatico, "questo braccio di Mediterraneo, è stato per secoli il ponte di collegamento tra Occidente ed Oriente. Un rapporto vivo e fecondo in particolare in quel periodo storico che, secondo un'interpretazione parziale e non obiettiva, è stato definito dei secoli bui: il Medioevo. Mai periodo storico è stato più denso di avvenimenti, di contatti, ricco di commerci, di scambi culturali, di fervori e movimenti religiosi come quel lungo millennio che viene storiograficamente compreso tra la caduta dell'Impero Romano (476) e la scoperta dell'America (1492). L'influenza romana, la Repubblica di Venezia, l'oriente italiano, l'Impero Bizantino: tutto passa e scorre attraverso l'Adriatico, almeno fino allo sviluppo dei traffici

verso le nuove terre, alle quali si accede attraversando l'Atlantico. Traffici che segnano il tramonto di una grande epoca: il Medioevo Adriatico"[9].

Con la scoperta dell'America il Mediterraneo comincerà a perdere la sua importanza e la sua centralità economica a tutto vantaggio delle nuove rotte commerciali atlantiche e per l'Adriatico, in particolare, si avvia un lungo percorso di recessione.

Nel declino dell'Adriatico (che riguarda in modo particolare le regioni più a sud) si avvia quel processo che vede privilegiare, a differenza del passato, i rapporti commerciali con le regioni settentrionali d'Italia e le nazioni più sviluppate d'Europa (Inghilterra, Francia, Paesi Bassi). Uno scambio che sarà, tuttavia, ineguale: i porti adriatici diventeranno sempre più centri d'importazione e di smistamento di merci, anziché punte avanzate di penetrazione economica.

L'unitarietà dell'Adriatico, fondata su una rete di città porto, inizia a incrinarsi: l'Adriatico diviene un mare marginale, diviso da domini politici e militari contrapposti.

Dopo la seconda guerra mondiale, con la guerra fredda, l'Adriatico diventa mare di divisione piuttosto che di unificazione. La Iugoslavia è un paese comunista che rivendica la sua autonomia, l'Albania è filocinese e si chiude su se stessa: l'Adriatico si trasforma in frontiera, in confine.

Con lo sfaldarsi della Iugoslavia e la caduta del comunismo in Albania, in Bulgaria e in Romania, lo spazio Adriatico si fa più incerto, più ampio. Dopo la disintegrazione dell'Unione Sovietica, il confine di separazione tra i due blocchi, divisi dalla cortina di ferro, si dissolve: tutta l'area balcanica diviene permeabile, conflittuale, destabilizzata, aperta a flussi e a economie illegali, immersa in antiche e riscoperte tensioni nazionalistiche e religiose. La regione diviene una polveriera nel cuore dell'Europa.

Il crollo del comunismo ha portato ad un ripensamento dei confini politici e del loro controllo. Simbolo di questo processo è stato naturalmente il muro di Berlino: la sua caduta ha significato la fine della divisione europea Est-ovest, ma anche il primo mutamento dei confini internazionali in Europa dopo il 1945.

"Le trasformazioni politiche degli ultimi dieci-quindici anni hanno sicuramente scosso la tranquillità geopolitica del continente europeo, introducendo nell'Agenda dell'Unione europea diverse questioni militari e strategiche, accanto ai temi più tradizionali dell'industria e del commercio. Inoltre, la fine della guerra fredda ha smussato la compattezza culturale e politica dell'Occidente (l'Europa libera assediata dall'Unione Sovietica) attirando inevitabilmente l'attenzione dell'Ue verso le situazioni in cui versavano quelle periferie turbolente, la cui collocazione all'interno dei suoi confini diventava oggetto di dibattiti alquanto problematici. Chi può infatti dire quali siano i confini dell'Europa? Si tratterebbe di limiti culturali, geografici o semplicemente di convergenze politico-economiche?

[9] – SISAEM - Collana di studi Medioevo Adriatico Vol. 1° Drengo Editore

Ovviamente, a seconda della risposta scelta la rappresentazione territoriale dell'Ue finisce per subire mutamenti considerevoli, passando elasticamente da un nucleo compatto di paesi continentali occidentali fino ad un enorme complesso politico capace di includere la Russia e l'Asia centrale"[10].

Da questa prospettiva, non stupisce quindi che il mare Adriatico si sia trovato in questo periodo ad esercitare una funzione duplice e in un certo senso ambigua, tanto da poter essere definito una «frontiera dell'Europa». Infatti, da una parte, gli interessi strategici della sicurezza nazionale e internazionale hanno promosso una politica di militarizzazione e di moltiplicazione dei controlli tale da trasformare il bacino adriatico in una sorta di cordone sanitario europeo: basti pensare all'aumento delle operazioni militari, dei controlli di frontiera e della lotta alla criminalità. Dall'altra parte, gli interessi del turismo, del commercio, dello sport e della cultura, uniti alla mobilità delle risorse umane, stanno trasformando l'Adriatico in un interfaccia europea tra culture e sistemi sociali differenziati dell'una e l'altra sponda.

In altre parole, lo spazio adriatico, specialmente per l'Italia, si è candidato al duplice ruolo di area geopolitica da stabilizzare e di realtà economico-sociale privilegiata per investimenti di sviluppo regionale che ne promuovano la vocazione ad essere una sorta di «lago europeo»

Le dinamiche di globalizzazione e localizzazione disegnano nuovi scenari di partecipazione e sviluppo, ma anche di responsabilità e maggiore complessità. La realtà italiana è coinvolta pienamente in questi processi; ne subisce le conseguenze ed è chiamata a giocare un ruolo attivo che si basa anche sull'uso strategico delle risorse locali e sul dinamismo delle realtà regionali. L'esperienza e la competenza in questo settore sono maturate nel tempo e possono essere una carta vincente nella sfida per lo sviluppo sostenibile. La cultura della piccola-media impresa, l'esperienza nel settore turistico, la vitalità della società civile, sono risorse che devono essere attivate per la promozione dello sviluppo locale in un contesto di interdipendenza globale.

Le regioni adriatiche, in particolare, possono trovare nell'apertura a Est uno spazio di sviluppo e un'area vocazionale privilegiata per i propri attori economici, sociali e politici. Un'opportunità per trasformare la difficoltà di vivere una situazione periferica in una nuova centralità, che non segue le logiche della centralizzazione gerarchica, ma che si ispira ai modelli di rete tra attori locali in un contesto di sistema regionale trans-adriatico. In questo sistema la Regione Abruzzo può e deve poter svolgere un proprio ruolo importante e specifico. Quel ruolo che la storia e la sua collocazione geografica gli hanno consegnato e che la sua gestione politica contemporanea rischia di offuscare.

[10] – Identità e Migrazioni nell'Adriatico – Emilio Cocco – Meridiana n°45 - 2002



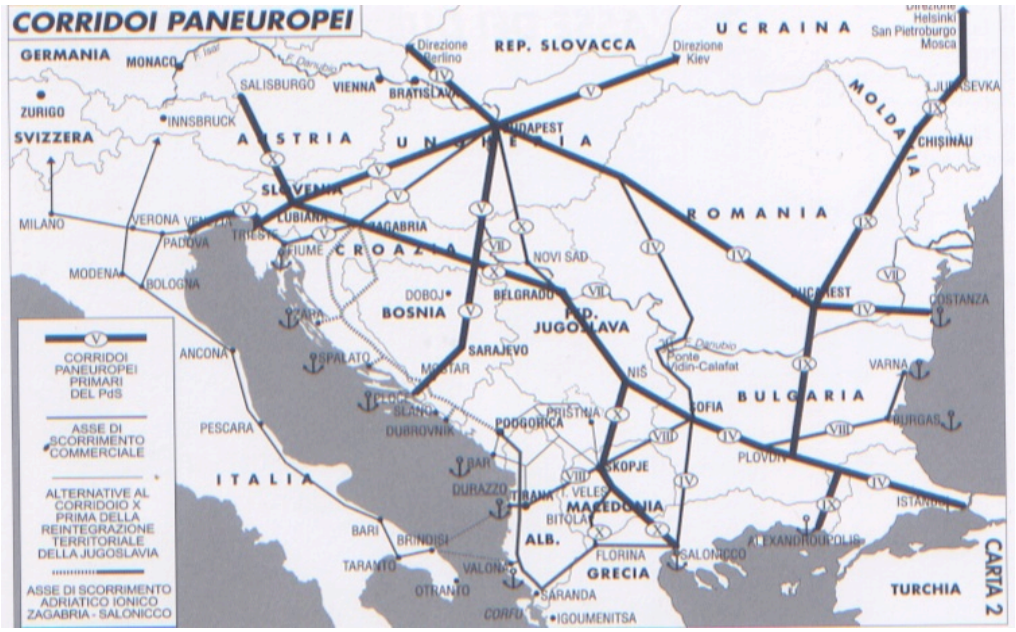
La battaglia di Lepanto - anonimo

L'integrazione dei Paesi Balcanici nella Comunità Europea

L'espansionismo della Serbia, i conflitti e le pulizie etniche in Croazia, in Bosnia e, soprattutto, in Kossovo, hanno riportato con urgenza l'attenzione su tutta l'area adriatica balcanica, determinando l'intervento militare NATO. Proprio in questa fase inizia a prendere corpo l'idea di una regione euro-adriatica, da integrare nel sistema economico e democratico dell'Unione Europea.

La differenza tra le due coste, quella italiana e quella orientale, si è fatta improvvisamente più marcata; la prima fortemente urbanizzata, con distretti industriali in pieno sviluppo e un ampio entroterra economico, la seconda a bassa densità demografica, scarsamente industrializzata e con insufficienti infrastrutture di comunicazione e di servizio.

Le regioni italiane dell'Adriatico vivono l'instabilità e l'arretratezza delle sponde opposte come un limite, un ostacolo. Da qui nasce la domanda di reintegrazione, una domanda che richiede la realizzazione e il rafforzamento di una rete di corridoi infrastrutturali. Quelli interessanti la nostra area sono il Corridoio Adriatico e quello Danubiano e, in senso trasversale, il Corridoio V che da Ploce, attraverso Budapest, raggiunge Kiev, il Corridoio VIII, quello mediano, che da Durazzo per Skopie raggiunge Burgas sul Mar Nero, e quello più a sud chiamato Egnatia, cha da Brindisi-Igoumenitsa, attraversa la Grecia fino a Salonicco.



Il Corridoio Adriatico è stato riconosciuto come progetto prioritario d'interesse comunitario, anche perché oggi quest'area s'inserisce in uno scenario fortemente condizionato dalle risorse energetiche dell'ex Unione Sovietica, del Mar Caspio e del Caucaso. I Balcani saranno attraversati da nuovi oleodotti e gasdotti e, molto

similmente, le reti energetiche precederanno quelle autostradali, ferroviarie e di servizio.



E' verso quest'area che l'allargamento dell'Europa sta proiettando l'Italia e, in particolare, l'Adriatico. Il nostro Paese è agganciato a una realtà adriatica balcanica danubiana che, se non venisse integrata alla Europa in tempi ragionevoli, rischierebbe di compromettere ulteriormente le prospettive di sviluppo di gran parte delle regioni italiane e, in particolare, di quelle meridionali, ancor più duramente colpite dalla crisi economica ed occupazionale.

L'integrazione passa attraverso molte vie e molti strumenti, ma la questione delle reti dei trasporti è certamente quella più urgente. I corridoi infrastrutturali sono solo un punto di partenza, sono una rete di connessione cui vanno agganciate altre reti: da quelle produttive, a quelle ambientali, culturali, istituzionali, di servizio. Le reti hanno bisogno di nodi, d'interconnessioni, di relazioni. Solo in questo modo i sistemi locali possono svilupparsi, coesistere, valorizzare la propria identità, partecipando alle opportunità dell'Europa allargata.

L'allargamento dell'Unione Europea ai paesi dell'Est e alla Turchia, può essere una grande opportunità per la regione adriatica. Si pone, quindi, la necessità di rilanciare le politiche d'infrastrutturazione dell'area adriatica: intervenendo sui corridoi longitudinali e trasversali, potenziando i nodi intermodali e la rete portuale.

Ma anche per i Paesi balcanici l'ingresso in Europa costituisce una grande opportunità e, infatti, essi mirano a far parte dell'Unione Europea, non solo per la loro posizione geografica che per questioni vere e proprie di sopravvivenza: questo la Ue lo sa bene e ha sviluppato una politica finalizzata alla graduale integrazione dei Paesi dei Balcani occidentali nell'Unione.

Già il 1° luglio scorso la Croazia è stato il primo dei sette Paesi coinvolti dai piani UE ad aderire alla grande famiglia europea, mentre il Montenegro, la Serbia e la Macedonia sono candidati ufficiali; senza contare poi che la Slovenia è membro dal 2004.

I negoziati di adesione con Podgorica sono in corso e il Consiglio europeo, a giugno, ha deciso di aprire i negoziati con Belgrado. Tra i potenziali candidati ci sono anche l'Albania, la Bosnia-Erzegovina e il Kosovo.

Gli obiettivi che l'Unione Europea si è posta ci sono quelli di promuovere la pace, la stabilità e lo sviluppo economico in queste aree e favorire le prospettive d'integrazione.

L'Ue ha istituito una serie di strumenti per riuscire nel proprio intento. Nel 1999 è stato infatti avviato il PSA (processo di stabilizzazione e associazione) che rappresenta il quadro strategico a sostegno del graduale ravvicinamento dei Paesi dei Balcani all'Unione europea. Questa politica ha come pilastro fondamentale le relazioni bilaterali contrattuali che si concretizzano negli Accordi di Stabilizzazione e Associazione (ASA). Nell'ambito di queste intese sono previste la cooperazione politica ed economica e la creazione di aree di libero scambio con i Paesi interessati.

Attualmente sono in vigore degli ASA con la Macedonia, l'Albania e il Montenegro, ma bisogna precisare come il periodo che intercorre tra la firma di un accordo e la sua reale entrata in vigore può durare diversi anni, in quanto l'accordo stesso deve essere ratificato da tutti gli Stati membri dell'UE in base ai rispettivi requisiti nazionali.

Poi per il Consiglio europeo i potenziali candidati devono rispettare determinati requisiti ed ottemperare, più specificamente, ai criteri politici di Copenaghen e adottare ed attuare tutta la legislazione dell'Unione.



Per il momento la Croazia è l'unico Paese dei Balcani occidentali che ha completato tale percorso che le ha appunto consentito di fare il suo ingresso nell'Europa comunitaria.

Ovviamente i Paesi candidati hanno bisogno di essere guidati in questo processo ed ecco allora che l'UE propone uno strumento di assistenza preadesione denominato IPA incentrato sul sostegno allo sviluppo delle istituzioni, sullo Stato di diritto, sui diritti umani, su riforme economiche ed amministrative e sulla riconciliazione e la cooperazione regionale che è poi strettamente connessa al concetto stesso di integrazione europea. Infatti tra gli obiettivi del processo di stabilizzazione e associazione c'è l'incoraggiamento nei confronti dei Paesi della regione a collaborare tra loro in una vasta gamma di settori come: i trasporti, l'energia e l'ambiente, le questioni transfrontaliere, la lotta alla criminalità organizzata e altri.

In questo progetto il ruolo del Parlamento europeo è assolutamente attivo e fa da guida in tutti i sensi ai Paesi candidati partecipando pienamente al processo di stabilizzazione e associazione e alla politica in materia di allargamento. La situazione attuale Paese per Paese vede l'Albania come potenziale candidato in quanto ha fatto richiesta di adesione nel 2009. Gli organi dell'Unione come il Parlamento europeo, la Commissione e il Consiglio stanno seguendo attentamente l'evoluzione di Tirana nella sua corsa all'UE.

Il discorso per la Bosnia-Erzegovina è sostanzialmente diverso in quanto il Paese non ha ancora presentato la domanda di adesione, ma è comunque un candidato riconosciuto dalla Commissione europea. La Macedonia sta invece, come le riconoscono il Parlamento e la Commissione, compiendo grandi progressi e ha presentato domanda di adesione nel 2004. Uno degli ostacoli che Skopje deve però superare è il contenzioso aperto con la Grecia che riguarda proprio la denominazione stessa del Paese.

Il Kosovo ha invece da risolvere la problematica relativa al riconoscimento della sua indipendenza che non tutti gli Stati membri hanno fatto. La sua futura integrazione rimane fortemente connessa agli esiti del dialogo tra Pristina e Belgrado agevolato dall'UE e avviato ad ottobre 2012.

Il Montenegro che ha presentato domanda di adesione nel 2008 e gli è stato riconosciuto lo status di candidato nel 2010 ha già attivo un accordo di stabilizzazione e associazione dal maggio 2010. Anche la Serbia ha presentato domanda di ammissione nel 2009 e il Consiglio europeo riconoscendo i suoi progressi verso una normalizzazione delle relazioni con il Kosovo ha deciso di aprire proprio quest'anno, per la precisione a giugno, i negoziati di adesione. Secondo alcune indiscrezioni però l'integrazione europea della Serbia potrebbe durare più del previsto.

La strategia dell'UE per l'Adriatico e lo Ionio

La Commissione europea, nel dicembre 2012, ha adottato una strategia marittima per il Mare Adriatico e il Mar Ionio[11], "intesa a stimolare una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva nella regione".

La nuova strategia sottolinea la necessità di rafforzare la cooperazione. Essa si propone di far uso delle risorse, della legislazione e delle strutture esistenti per promuovere partenariati transfrontalieri e mobilitare operatori locali, regionali e nazionali verso obiettivi comuni. Sono stati individuati alcuni ambiti prioritari, tra cui in particolare:

- stimolare la creazione di poli marittimi e reti di ricerca nonché la formulazione di una strategia di ricerca volta a dare impulso all'innovazione;
- accrescere la mobilità e le competenze della manodopera, con una maggiore trasparenza delle qualifiche;
- ottimizzare i collegamenti tramite lo sviluppo in tutta la regione di una rete di trasporti marittimi integrata, basata sulla domanda e a basse emissioni di carbonio, prestando particolare attenzione alla connettività insulare;
- favorire lo sviluppo sostenibile del turismo costiero e marittimo promuovendo l'innovazione unita a strategie di commercializzazione e prodotti comuni;
- creare nuovi posti di lavoro e nuove opportunità commerciali nel settore dell'acquacoltura grazie alla ricerca e all'innovazione;
- ridurre i rifiuti marini e migliorare la gestione dei rifiuti nelle zone costiere;
- modernizzare le attività di pesca grazie a un maggior rispetto delle norme, a una migliore conservazione, a un migliore trasferimento delle informazioni e a una migliore cooperazione in materia di esecuzione e di controllo.

La nuova strategia rientra nel quadro globale della politica marittima integrata dell'Unione, che già include strategie marittime per il Mar Baltico e l'Oceano Atlantico e costituisce il punto di partenza di una strategia macroregionale per i paesi del Mare Adriatico e del Mar Ionio.

Il Mare Adriatico e il Mare Ionio costituiscono un'area marina e marittima importante in Europa. Le interazioni economiche e sociali tra paesi e regioni sono state tradizionalmente intense e vengono ora ulteriormente rafforzate dal processo di adesione all'UE dei paesi dei Balcani occidentali.

Ma, i collegamenti marittimi esistenti non soddisfano, secondo la Commissione, le esigenze di mobilità dei cittadini, delle imprese e dei turisti e, nonostante la ricca

[11] - COM (2012) 713 – Una strategia marittima per il Mare Adriatico e il Mar Ionio

tradizione marittima e le conoscenze disponibili, l'innovazione consente solo un lento progresso dell'economia marittima.

Su mandato del Consiglio Europeo[12] la Commissione dovrà presentare una Strategia per la Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR) entro la fine del 2014. La Commissione Europea, nel frattempo, ha elaborato il Piano di Azione per la Strategia macro-regionale Adriatico-Ionica che si propone di sviluppare la cooperazione e gli investimenti a beneficio di tutti i territori coinvolti.

La strategia europea per la regione Adriatico-Ionica (EUSAIR) è, tra l'altro, lo strumento in grado di contribuire in maniera significativa all'integrazione europea dei Paesi candidati o potenziali candidati della regione. La EUSAIR, infatti, include 8 Paesi: 4 Membri dell'UE (Croazia, Grecia, Italia, Slovenia) e 4 non facenti parte dell'UE (Albania, Bosnia Erzegovina, Montenegro, Serbia).



L'obiettivo generale è: promuovere il benessere economico e sociale della regione Adriatico-Ionica attraverso la crescita e la creazione di posti di lavoro, migliorando la sua attrattività, competitività e connettività, preservandone, al contempo, l'ambiente e garantendo ecosistemi marini e costieri in buona salute ed equilibrio. Tale obiettivo sarà perseguito attraverso 4 pilastri tematici e 2 pilastri/priorità trasversali:

1. Guidare crescita innovativa del sistema marittimo e marino dell'area. Promuovere la crescita economica sostenibile e la creazione di posti di lavoro e di opportunità di business nei settori della blue economy (es. acquacoltura, pesca, biotecnologie blu, servizi marini e marittimi, ecc);
2. Connettere le regioni – rafforzare i collegamento della Macro-regione e ridurre le distanze tra le comunità insulari e rurali attraverso il miglioramento della gestione dei corridoi fluviali e marittimi, l'interoperabilità di tutte le modalità di trasporto, incluse quelle per i network energetici.
3. Preservare, proteggere e migliorare la qualità dell'ambiente – miglioramento della qualità ambientale degli ecosistemi regionali e tutela della loro biodiversità;

[12] – Consiglio Europeo del 13 aprile 2011

protezione della salute umana; utilizzo prudente e razionale delle risorse naturali.

4. Incrementare l'attrattività regionale – aumentare l'attrattiva turistica della regione supportando lo sviluppo sostenibile del turismo costiero e marittimo e dell'entroterra riducendo la stagionalità della domanda; tutelare e la promuovere il patrimonio culturale.

Le priorità trasversali a ciascuno dei 4 pilastri sono:

A. Ricerca, innovazione e sviluppo delle PMI
B. Capacity Building

Al fine di sviluppare il piano d'azione per la strategia, sono stati individuati 4 gruppi di lavoro (uno per ogni pilastro). Ogni gruppo sarà guidato da uno Stato membro, in associazione con un Paese terzo e coinvolgerà i rappresentanti degli 8 Paesi partecipanti. Nello specifico:

- Guidare la crescita innovativa marittima e marina: Grecia – Montenegro
- Incrementare l'accessibilità o connettere le Regioni: Italia – Serbia
- Preservare e gestire gli ecosistemi: Slovenia – Bosnia
- Incrementare l'attrattività regionale: Croazia - Albania

Le Regioni l'11 luglio 2013 hanno istituito il gruppo di lavoro EUSAIR nell'ambito della Commissione Affari Comunitari e Internazionali della Conferenza delle Regioni e Province autonome.[13] L'istituzione del gruppo di lavoro (EUSAIR/Italia) garantisce da un lato un adeguato e costante coordinamento con le fasi di elaborazione del Piano d'Azione e dall'altro un immediato collegamento con le varie strutture regionali responsabili della gestione dei fondi comunitari nazionali e regionali.

I componenti del gruppo dovranno svolgere, all'interno delle proprie Regioni, ruoli di coordinamento, promozione, consultazione e realizzazione di iniziative a supporto della strategia come per altro richiesto dalla Commissione Europea. Il suddetto gruppo svolgerà funzioni di raccordo tra le Regioni interessate e i Ministeri competenti.

Siamo, dunque, alle battute conclusive: il 13 e 14 dicembre 2012 il Consiglio Europeo ha chiesto alla Commissione di dare avvio al Piano d'azione della Strategia;

l'11 luglio 2013 le Regioni hanno istituito il gruppo di lavoro EUSAIR;

nel dicembre 2013 c'è stata la raccolta e la valutazione, da parte della Commissione Ue, dei contenuti elaborati durante il percorso di consultazione realizzato nel 2013;

il 6 e 7 febbraio 2014, nel corso della Conferenza in Grecia, dovrà essere presentata la proposta finale di Piano d'azione;

tra febbraio e giugno 2014 il cronoprogramma prevede la revisione e definizione finale del Piano;

---

[13] – Organizzazione del Gruppo per la strategia Macroregionale Adriatico-Ionica (EUSAIR/Italia) della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome

tra giugno e dicembre 2014 è prevista la presentazione e l'approvazione definitiva della Strategia al Consiglio europeo, durante la presidenza italiana dell'UE.

Non sappiamo se la Regione Abruzzo ha avuto un ruolo all'interno del gruppo di lavoro EUSAIR e se ha ben rappresentato e valorizzato quelle infrastrutture fondamentali per lo sviluppo stesso della macroregione Adriatico-Ionica, ma crediamo che il secondo pilastro della strategia EUSAIR, "Connettere le Regioni", risulta di particolare interesse per la nostra Regione.

L'aeroporto internazionale di Pescara, l'Interporto di Manoppello e il porto di Ortona costituiscono un importante nodo infrastrutturale in grado di stabilire connessioni valide e significative per contribuire alla realizzazione degli obiettivi EUSAIR.

I traffici di *short sea shipping* in Adriatico costituiscono un tassello fondamentale nelle vie di comunicazione tra i Paesi dell'Unione e tra questi e Paesi Balcanici candidati all'ingresso, contribuendo in maniera sostanziale all'integrazione delle persone e delle merci.

Da questo punto di vista particolare rilievo assume la collocazione del porto di Ortona, punto baricentrico nel corridoio Adriatico, in posizione intermedia tra il porto di Ancona e quello di Bari. Data la sua posizione, il porto di Ortona costituisce il naturale nodo di raccordo dei traffici che dalla Spagna, passando per il porto di Civitavecchia, devono approdare sulla costa balcanica.

Il porto di Ortona può, inoltre costituire un punto di connessione significativo nella rete portuale adriatica. Il mare Adriatico, infatti, rappresenta una rotta importante per il trasporto di beni, passeggeri ed energia.

Le Regioni del centro Italia dipendono, per le loro importazioni ed esportazioni, verso i paesi balcanici e il medio oriente, dai porti di Ancona e Bari. La competitività e lo sviluppo di queste Regioni dipenderà, tra le altre cose, dalla loro capacità di stabilire rapporti commerciali con l'oriente e trasportare merci in modo più agevole, riducendo i costi. Il porto di Ortona è ampiamente sottoutilizzato, mentre per la sua centralità e per le sue caratteristiche e peculiarità è in grado di offrire servizi competitivi con vantaggi economici per le imprese.

Le previsioni indicano, altresì, che sarà l'Est Mediterraneo a registrare i tassi di crescita più elevati nel prossimo futuro e questo rappresenta un buon vantaggio per i porti adriatici, considerando la posizione geografica del nostro mare.

Tuttavia, proprio in previsione di questo sviluppo, occorre che siano affrontati diversi problemi che riguardano i porti adriatici. Comuni sono, infatti, i problemi infrastrutturali (adeguatezza dei fondali e delle banchine per accogliere navi di dimensioni maggiori; necessità di spazi per la movimentazione dei container, collegamento alle grandi infrastrutture viarie e a un servizio ferroviario efficiente, stimolo di attività logistiche ad alto valore aggiunto) che, con il forte incremento nella movimentazione di merci e passeggeri, rischiano di creare vere e proprie "strozzature" allo sviluppo del commercio dei nostri porti.

Il problema infrastrutture: la rete Ten-T

Ai fini dell'integrazione e di uno sviluppo coordinato dei Paesi aderenti all'UE la Commissione europea ha annunciato la creazione di un nuovo strumento per finanziare le infrastrutture prioritarie per l'Unione Europea (UE), per il periodo 2014-2020.
Questo nuovo strumento, che disporrà di una dotazione di 50 miliardi di euro per il periodo 2014-2020 (31,7 miliardi al settore dei trasporti), sosterrà le infrastrutture aventi una dimensione europea, indirizzando il sostegno della UE alle reti prioritarie che devono essere realizzate entro il 2020.[14]



L'Unione Europea, dunque, sta riprogettando la sua infrastruttura dei trasporti con un progetto che prevede l'introduzione di nove nuovi "corridoi" da realizzare nella rete Ten-T (Trans-European Networks – Transport).

La proposta è orientata a realizzare, entro il 2050, uno spazio unico europeo, basato su una rete di trasporto completa, interconnessa ed intermodale, che coinvolge le infrastrutture ferroviarie, marittime, aeree e viarie di tutti gli Stati

[14] - COM (2011) 650 - REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti

membri, capace di contribuire al miglioramento della libera circolazione di merci, servizi e persone sia all'interno degli stessi Stati membri, sia tra di loro, sia con i Paesi confinanti, favorendo in tal modo la coesione economica, sociale e territoriale.

Tra i progetti dei nove corridoi previsti due interessano l'Adriatico: quello Baltico-Adriatico, sulla linea Helsinky-Ravenna e il corridoio Helsinki-La Valletta, che attraversa la dorsale tirrenica. Su questo secondo corridoio sono state introdotte, successivamente, la tratta Bologna-Ancona e quella Napoli-Bari-Taranto, con il risultato che solo l'Abruzzo e il Porto di Ortona restano fuori dalla rete Ten-T.

Tale scelta appare del tutto illogica e disfunzionale alla realizzazione di una rete integrata se si considera che l'Abruzzo (Porto di Ortona, Interporto di Manoppello e Aeroporto Internazionale di Pescara) risulta strategicamente rilevante per le politiche comunitarie di integrazione dei Paesi Balcanici nella UE. Tanto più incomprensibile alla luce della imminente approvazione (entro il 2014) della macro-regione Adriatico-Ionica[15] da parte dell'Unione europea.

Sarebbe, pertanto, opportuno rivedere il progetto per prevedere la prosecuzione del corridoio Baltico-Adriatico lungo la dorsale adriatica che comprende la direttrice Ancona-Pescara-Bari, in quanto tale prosecuzione costituisce elemento centrale per il sistema dei collegamenti all'interno della Macroregione e per il successo della stessa[16], ovvero, potenziare la tratta Roma-Pescara-Porto di Ortona, considerato che Ortona è il naturale Porto Adriatico di Roma ed è situato sull'asse Est-Ovest funzionale allo sviluppo delle Autostrade del Mare verso l'Oriente.

Occorre, quindi, che il governo regionale e quello nazionale sostengano con forza la realizzazione della linea ad AV/AC[17] sull'intera dorsale adriatica la quale è, senza alcun dubbio, riconducibile alla strategia della macro-regione adriatico-ionica, la quale rappresenta certamente una grande opportunità non solo per lo sviluppo di Ortona, ma anche per l'intero Abruzzo e per il Mezzogiorno d'Italia.

Il prolungamento del corridoio baltico-adriatico ha un'importanza rilevante per l'Abruzzo perché consentirebbe un collegamento, ad elevati standard di qualità, tra i diversi distretti produttivi e il Porto Regionale, in modo da incentivare le attività logistiche a sostegno della produzione e dell'export, facendo dell'Abruzzo e del porto di Ortona un importante nodo nella logistica e il baricentro dei traffici commerciali tra l'Oriente e l'Occidente.

Oggi far parte di un Corridoio Europeo significa recuperare l'attenzione dei grandi operatori internazionali, vettori, terminalisti, operatori logistici, imprese manifatturiere, che generalmente stabiliscono strategie, priorità e investimenti in

---

15 - Conclusione del Consiglio Europeo – Bruxelles 14 aprile 2012

16 - Mozione presentata al Senato della Repubblica martedì 14 maggio 2013

17 - Alta Velocità/Alta Capacità

un'area, se ad essa è riconosciuto un potenziale di mercato o di traffico elevato. Viceversa, essere fuori da un Corridoio, ormai è come avere un marchio di seconda linea, se non di marginalità. E, come abbiamo cercato di evidenziare in precedenza, questo non corrisponde alla realtà.[18]

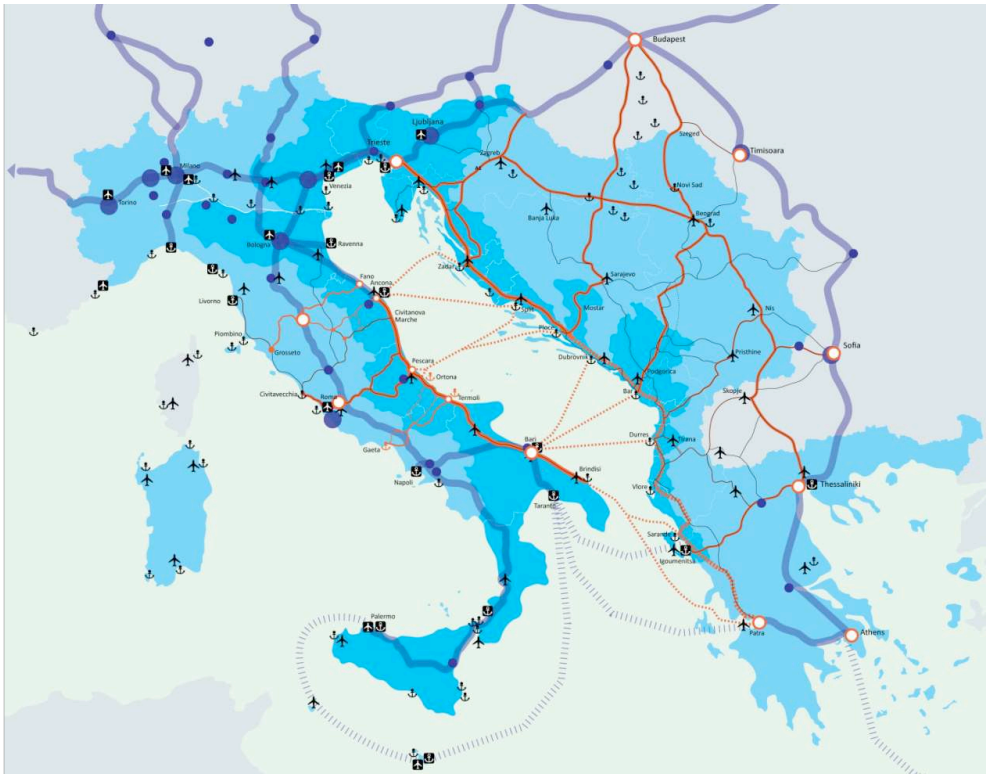
Dunque, l'Abruzzo e il Porto di Ortona devono darsi una visione strategica in funzione dello sviluppo della macroregione adriatico-ionica e candidarsi a svolgere, in chiave europea, un ruolo di cerniera tra le due sponde della penisola italiana e quella balcanica (Civitavecchia, Roma, Ortona, Spalato, Ploce, Durazzo, Igoumenitsa).



D'altra parte basta osservare sulla carta la posizione dell'Abruzzo e del Porto di Ortona, nella sua collocazione geografica e nella rete infrastrutturale macroregionale, per evidenziare l'importante ruolo di cerniera e di connessione in

[18] – ISTAO – Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e Ionio – Osservatorio dei traffici marittimi – relazione 2012

Adriatico, soprattutto in considerazione della prossima integrazione nell'UE di Albania, Bosnia Erzegovina, Montenegro, Serbia.



Come ben evidenziato in un recente studio della CNA[19] "le strategie di sviluppo sostenibile che s'ispirano al concetto di coesione territoriale si fondano principalmente sul miglioramento delle connessioni infrastrutturali, ma assumono efficacia solo se viste in relazione proattiva con i contesti territoriali interessati e quindi capaci di generare processi sinergici chiamando in causa le risorse locali. In altre parole, i soli programmi d'infrastrutturazione delle reti di connessione infrastrutturali, ancorchè intermodale, non sono più in grado di creare sviluppo se non vengono posti in relazione sinergica con le reti immateriali e con il sistema delle risorse locali…".

E, proprio nella logica del principio di "coesione", va affermato che il tema delle infrastrutture non può essere disgiunto dal suo stretto rapporto con le risorse ambientli e culturali dei contesti attraversati. Dunque, marginalizzare, ai fini dello sviluppo infrastrutturale, un importante tratto di costa vuol dire non riconoscere il ruolo centrale non solo geografico ma, soprattutto, culturale dell'Abruzzo e del Porto di Ortona nel Mare Adriatico, mentre i traffici e gli scambi tra i popoli delle due sponde per lunghi secoli hanno caratterizzato la storia del nostro mare, assegnando alla costa abruzzese e al Porto di Ortona un ruolo importante.

[19] – CNA – Prof. Roberto Mascarucci -Verso il Piano d'Azione – Una visione territoriale della macroregione Adritico-Ionica

Il Porto di Ortona e le autostrade del mare

In Italia oltre l'80% delle merci viaggia su strada. Da questa realtà discendono una serie di problemi connessi con la sicurezza, la congestione del traffico, l'inquinamento ambientale.

Le Autostrade del Mare, dunque, sono percorsi alternativi al traffico stradale e rappresentano (per un paese dalla particolare configurazione geografica come l'Italia) la maggiore opportunità di trasformazione della mobilità delle merci.

Le Autostrade del Mare sono le rotte marittime che collegano i porti più attrezzati e più importanti per il traffico delle merci e vengono servite da traghetti dedicati ad esse. Un autotrasportatore, invece di attraversare l'Italia da Nord a Sud o viceversa, può imbarcarsi su una delle numerose linee marittime che compongono il quadro delle Autostrade del Mare e raggiungere la sua meta evitando traffico, stanchezza eccessiva, inquinamento e consumo del proprio mezzo.

Anche per la Commissione europea, le Autostrade del Mare, sono una possibile soluzione per ridurre il traffico su strada all'interno della comunità sostituendolo, laddove possibile, con la modalità marittima, caratterizzata da un minor impatto ambientale e in grado di generare minori costi generalizzati del trasporto.

TransEuropean Network e Autostrade del Mare.



La necessità stessa di introdurre questo nuovo tipo di infrastruttura deriva dalla congestione delle principali arterie del trasporto stradale che hanno generato una crescita esponenziale delle esternalità del trasporto su gomma, sia merci che passeggeri, mettendo in evidenza la necessità di un riequilibrio modale tramite l'utilizzo di una nuova "infrastruttura" in grado di deviare parte del traffico sulla modalità marittima.

In questo senso sono stati individuati alcuni bacini di intervento: il Mar Baltico, il Mediterraneo Occidentale, il Mediterraneo Orientale e il Mar del Nord. Per quel che concerne l'Italia, essa risulta presente in entrambe le aree mediterranee essendo considerata Paese "di confine" tra i due bacini, così come individuati dalla Commissione.

Tali tematiche, del resto, sono proprie non solo del Vecchio Continente, ma anche di molti altri Paesi in cui l'infrastruttura stradale non risulta più sufficiente a contenere i flussi di traffico e, per questo, lo Short Sea Shipping (SSS) viene ripetutamente incentivato anche al di fuori dell'Unione Europea.

Per quel che concerne le merci i risparmi, in termini di tonnellate-chilometro sul totale della rete europea, calcolate dalla Commissione Europea, risultano evidenti soprattutto per le connessioni a medio-lungo raggio che spesso vengono ancora svolte tramite cicli di trasporto quasi completamente monomodali.

In Italia il progetto autostrade del mare è stato incentivato a partire dal 2002 soprattutto tramite la politica dei cosiddetti "Ecobonus", ovvero incentivi offerti per ridurre i costi del trasporto combinato marittimo. Al fine di controllare l'erogazione dei rimborsi e il reale sviluppo di queste politiche, a partire dal 2004 è stata inoltre costituita una società per azioni, Rete Autostrade Mediterranee, sotto il diretto controllo del Ministero dell'Economia, con il compito di controllare l'erogazione dell'Ecobonus ed effettuare costanti studi sull'effettiva implementazione della rete di connessioni. Ioltre, in applicazione di una specifica azione di politica europea (il programma Marco Polo) vengono inoltre erogati finanziamenti agli armatori per incentivare l'implementazione di nuovi collegamenti.

Lungo i percorsi delle Autostrade del Mare è situato il Porto di Ortona che è uno scalo particolarmente interessato a sviluppare traffici Ro-Ro e Ro-Pax. che riguardano flussi marittimi rientranti nel concetto di Autostrade del mare, ovvero quello determinato dalla movimentazione orizzontale.

Se si esamina l'offerta nazionale dei servizi Ro-Ro legati alle autostrade del mare, è importante notare come attualmente le linee nazionali siano sviluppate quasi esclusivamente tra i porti tirrenici mentre i porti adriatici sviluppano per lo più un traffico internazionale grazie alla loro maggior vicinanza ai porti greci, albanesi, della ex-Yugoslavia e ai molti traffici instaurati con la Turchia.

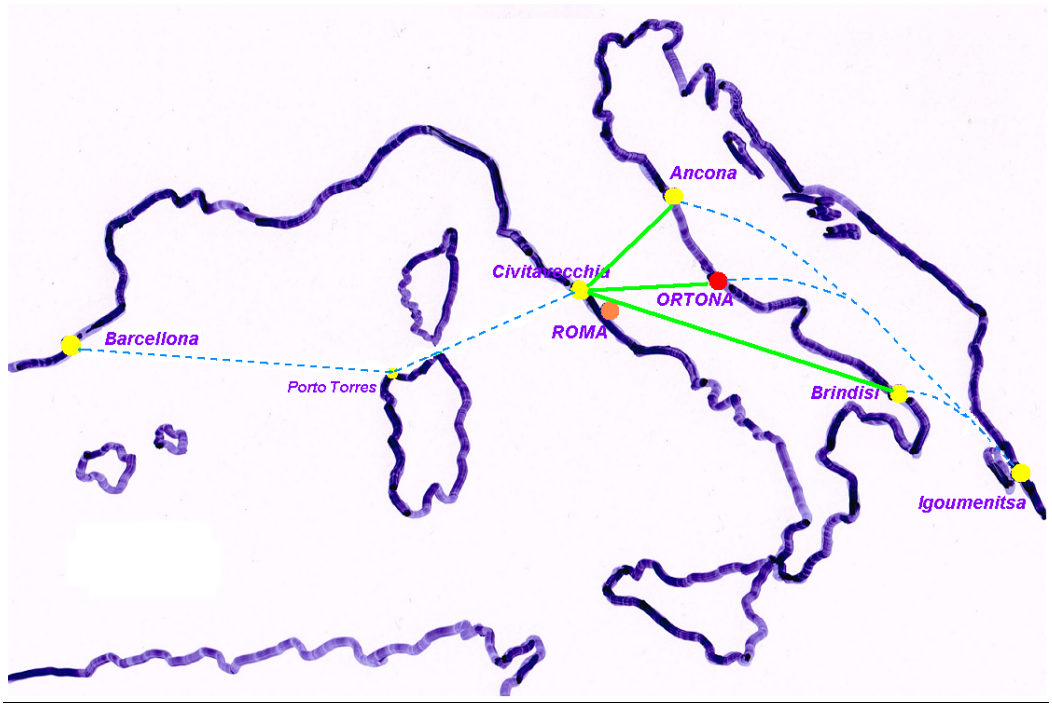
Il Porto di Ortona, nel corridoio Adriatico, è indubbiamente in una posizione strategica per i traffici sull'asse nord-sud, e ancora di più su quelli dell'asse ovest-est. Proprio relativamente all'asse ovest-est con l'AdM Spagna-Italia e i traffici verso i Paesi Balcanici, la posizione del Porto di Ortona risulta particolarmente interessante, sia per le società di autotrasporto che per le società di navigazione.

Particolarmente interessante, per il Porto di Ortona, risulta l'idea della Società di Navigazione Grimaldi Lines la quale offre, agli autotrasportatori, un pacchetto denominato "*Long Bridge*" relativo al traffico dalla Spagna al porto Greco di *Igoumenitsa* e viceversa. Questo sistema, denominato "*Long Bridge*", permette alle

imprese di trasporto di fare una sola prenotazione e di pagare un'unica tariffa ridotta per 2 passaggi marittimi: da Barcelona per Civitavecchia e da Ancona o Brindisi per Igoumenitsa o Patrasso.

Partendo da Barcellona, i camion in arrivo a Civitavecchia proseguono per Brindisi dove s'imbarcano alla volta della Grecia. Questo percorso è nettamente più breve rispetto alla percorrenza stradale e, di conseguenza, la convenienza economica è rilevante. Le tariffe del trasporto via mare, è ampiamente dimostrato, sono inferiori al solo costo che si sosterrebbe per il gasolio e i pedaggi autostradali.

Il Porto di Ortona, trovandosi su una direttrice molto più breve con Civitavecchia, rispetto a Brindisi, costituisce lo scalo che ha maggiore rispondenza con la politica delle Autostrade del Mare poiché riduce la percorrenza su strada di circa 350 km.




adria
ferries

Il traffico nei porti dell'Adriatico

La relazione 2012 dell'Osservatorio Traffici Marittimi[20], curata da Ida Simonella, ha riportato i risultati relativi all'analisi congiunturale dei traffici marittimi nei porti della Macroregione[21] ed ha analizzato le loro prospettive di medio periodo, tenendo conto dell'impatto della crisi economica europea nelle prospettive di sviluppo dei vari Paesi.

Dall'analisi dell'Osservatorio i traffici di short sea shipping in ro-pax e ro-ro, per il 2012, risultano in forte calo, di passeggeri e di merci, su navi traghetto che insistono su rotte internazionali. La contrazione è stata fortissima per Patrasso (-32%), Ancona (-25)%) e Igoumenitsa (- 23%), più contenuta per Durazzo (-6%) e Bari (-6%).

Per effetto di queste dinamiche Bari diventa leader nel bacino con 1.235.000 passeggeri, superando, per la prima volta, Ancona, attestatasi su un traffico di 1.062.000 unità. Per anni il traffico complessivo nella macroregione ruotava intorno alla cifra dei 7 milioni di movimenti, ma negli ultimi anni, soprattutto l'ultimo, il calo è stato molto rapido e oggi si contano circa 5,6 milioni unità.

Analoghe considerazioni possono essere fatte intorno al movimento di tir e trailers. La riduzione complessiva è stata costante a partire dal 2008, anno in cui è iniziata la crisi finanziaria di molti Paesi.

Per capire meglio il fenomeno il rapporto ha analizzato le dinamiche di traffico dei singoli mercati (Grecia, Croazia, Albania e Montenegro) a partire dai porti italiani. Per ognuno di essi sono illustrati i dati di traffico del 2012 e le variazioni rispetto all'anno precedente e sono poi state messe a confronto con il 2008, in modo da comprendere meglio le dinamiche avvenute nel medio termine e le prospettive future.

Per quanto riguarda i collegamenti Italia-Grecia – Come noto, si tratta del mercato, dimensionalmente più consistente del bacino, sui ro-pax in collegamento internazionale. Oggi da solo rappresenta circa il 49% dei movimenti dei porti adriatici italiani, ma appena quattro anni fa il peso complessivo superava il 60%.

Nel corso del 2012 il crollo del mercato si è accentuato (-28,5%). La riduzione del numero di servizi da Venezia ha più che dimezzato il traffico di passeggeri da quel porto, Ancona ha perso il 31% dei movimenti nell'anno, pur rimanendo leader di

[20] – ISTAO – Istituto Adriano Olivetti- Osservatorio Traffici Marittimi

[21] - I porti monitorati sono: Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Brindisi e Taranto per l'Italia; Koper per la Slovenia; Rieka, Split, Zadar, Ploce e Dubrovnik per la Croazia; Durazzoper l'Albania; Bar per il Montenegro; Igoumenitsa, Patrasso, per la Grecia.

mercato; i porti di Bari e Brindisi hanno contenuto la contrazione al 9% e 15% rispettivamente.

Analoghe considerazioni valgono per il movimento di mezzi pesanti, che si è contratto del 10% circa nell'ultimo anno. Analoghe considerazioni valgono per il movimento di mezzi pesanti, che si è contratto del 10% circa nell'ultimo anno. Il dato tuttavia assume delle proporzioni veramente preoccupanti se confrontati i dati attuali con quelli del 2008.

In soli quattro anni i porti adriatici italiani hanno perso circa 872.000 passeggeri e 178.000 trucks sulla rotta greca pari con una contrazione del mercato del 37% per i primi e del 33% per i secondi.

L'Albania è il secondo mercato, per numero di passeggeri e mezzi pesanti, del bacino Adriatico -Ionio. Sulla soglia del milione di passeggeri, questo mercato ha subito una contrazione dell'1% di passeggeri nel 2012 e del 5% di tir e di trailers. Nell'arco del quadriennio, 2008-2012, è invece cresciuto del 4% (40.000 unità) mentre quello dei mezzi pesanti si è contratto del 6%. Sono tradizionalmente leader i porti pugliesi di Bari e Brundisi, ma buone sono anche le performnce di Ancona.

In forte flessione risultano, invece, il traffico con la Croazia. Si tratta di movimenti legati al flusso turistico e concentrati prevalentemente nel periodo estivo. Nel corso del 2012 il traffico si è ridotto del 12,1% in particolare da Ancona, leader del mercato, e Bari. Nonostante questo il numero complessivo di passeggeri nell'arco del quadriennio è aumentato di circa 55.000 unità e dell'11% in valore relativo.

Nei collegamenti con il Montenegro risulta in forte flessione i movimenti passeggeri da e per il porto di Bar, in particolare da Ancona, mentre risulta una buona tenuta il collegamento da Bari per quanto riguarda il movimento tir/trailers. In generale tuttavia questa direttrice ha sostanzialmente dimezzato i volumi di attività nel periodo 2008-2012

I segnali di preoccupazione maggiore vengono invece dal mondo ro-pax, tradizionale punto di forza della portualità in Adriatico-Ionio.

Nel 2012 il crollo del mercato, già evidente negli anni precedenti ha subito una brusca accelerazione. Nell'arco di quattro anni il mercato è diminuito di circa un terzo, sia sul fronte dei passeggeri che dei trucks. Sulla direttrice Greca sono scomparsi in quattro anni circa 900.000 passeggeri e 180.000 mezzi pesanti. Buona la tenuta di altri mercati nel quadriennio (Albania e Croazia), ma troppo piccoli per rimpiazzare i volumi di traffico della Grecia.

Le prospettive a breve non sono buone: dal 2009 la Grecia ha perso il 25% circa del suo PIL e anche il commercio internazionale ha subito un enorme crollo. La ripresa, secondo le indicazioni del Fondo Monetario Internazionale, non arriverà prima del 2015 e chiaramente sarà molto lenta e incapace di generare i volumi di domanda di trasporto a cui si era abituati nei periodi pre-crisi.

Del resto anche il settore dello shipping legato ai traghetti sarà profondamente mutato.

La situazione è particolarmente critica per le principali compagnie di navigazione. Considerando le perdite registrate dal 2009 si stima che nell'arco di un quadriennio le quattro principali compagnie di navigazione abbiano perso almeno 1 miliardo di euro. La ripresa economica ancora lontana mette a serio rischio la sopravvivenza stessa di alcune di queste compagnie.

Inoltre moltri altri Paesi del bacino Adriatico-Ionio sono in fase di recessione, in particolare Italia e Slovenia. Le economie meno colpite hanno dimensioni ridotte (Albania, Montenegro, B&H) e non compensano sicuramente il crollo della domanda di trasporto degli altri Paesi.

Sul traffico passeggeri lasciano ben sperare le previsioni sul 2013 di un incremento della domanda turistica verso la Grecia, in particolare da Paesi come Germania e Regno Unito. Tuttavia gran parte di questa domanda sarà soddisfatta dalle compagnie aeree low cost. Siamo di fronte ad un cambiamento strutturale della domanda che andrà ad incidere in maniera decisiva sull'offerta di trasporto via traghetto.

Il futuro immediato, secondo il rapporto, sta nella ricerca di nuovi mercati. L'East Med presenta alte potenzialità, con Turchia, Israele e Libano, Paesi che, superata la recessione del 2009, hanno ripreso a crescere. L'instabilità politico-sociale dell'Egitto rappresenta invece ancora un forte limite allo sviluppo di quel mercato, nonostante i buoni indicatori macroeconomici.

La Turchia è il mercato dalle potenzialità più immediate. Nel 2009 aveva conosciuto una recessione profonda, ma contrariamente alla maggior parte dei Paesi europei ne è immediatamente uscita. Oggi cresce ad un ritmo del 4% annuo e il Fondo Monetario Internazionale prevede incrementi più sostanziosi negli anni a venire. Si tratta di un grande mercato con circa 80 milioni di persone e una stabilità politico-sociale superiore rispetto alle altre aree dell'East Med, il che non può che produrre effetti positivi su tutta l'economia.

Con l'uscita dalla fase di recessione e la ripresa economica e, per quanto riguarda l'Adriatico, con lo sviluppo della Strategia Europea della Macroregione Adriatico Ionica, che ha tra i suoi obiettivi quello di favorire lo sviluppo e l'occupazione, i traffici in Adriatico non solo potranno agevolmente tornare ai livelli precedenti l'inizio della crisi ma certamente raggiungere nuovi e più iportanti risultati.

In questa prospettiva noi pensiamo che il Porto di Ortona può tornare ad avere quel ruolo storicamente importante che, data la sua collocazione e le sue specificità, costituisce un elemento essenziale per lo sviluppo dell'Abruzzo e del mezzogiorno d'Italia.


SCANIA

Ortona porto adriatico di Roma

Il trasporto marittimo lungo le autostrade del mare è certamente una modalità destinata ad avere enorme espansione ma occorre che il sistema portuale sia adeguato a svolgere questo compito soprattutto in termini di servizi a terra e gestione snella e competitiva dei traffici, in termini economici.

Dal Piano Nazionale della Logistica 2012-2020, redatto a cura del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, risulta che "al fine di rendere sempre più competitivo il trasporto combinato strada-mare, oltre a mantenere la misura dell'ecobonus[22], occorre agire per rendere più fluido l'attraversamento del terminale marittimo, evitando il passaggio dei flussi veicolari nelle aree urbane e garantire rapide connessioni con la rete autostradale e sviluppare terminali dedicati per il traffico ro-ro".

Sempre secondo il Piano Nazionale della Logistica 2012-2020, gli elementi di criticità dei porti italiani sono sintetizzabili in:

• scarsa accessibilità ai porti;
• assenza di banchine dedicate, percorsi dedicati alternativi, servizi a terra per gli operatori;
• tempi d'imbarco/sbarco elevati;
• sovrapposizione di ruoli e compiti dei soggetti operanti nei porti;
• assenza di procedure standardizzate e informatizzate;
• scarso coordinamento operativo con l'attività di servizio doganale.

Se si considerano queste le criticità dei porti, che hanno un ruolo nel trasporto merci strada-mare, per il porto di Ortona queste criticità sono in parte superate, in parte sono agevolmente superabili e, addirittura, alcune rappresentano la vera forza competitiva del nostro porto. L'Adriatico ha un ruolo strategico nel traffico di origine stradale, interno al Mediterraneo, che si redistribuisce a mezzo di navi Ro-Ro e miste Ro-Pax.

Nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, si fa riferimento allo studio sulle "Autostrade del Mare". Lo studio promuove il potenziamento dei traffici marittimi attivi tra i porti italiani che, in Adriatico, rappresentano la rete principale di connessione tra i porti nazionali e i Balcani, la Turchia e la Grecia.

Nelle Autostrade del Mare i porti svolgono un ruolo strategico, ma la fattibilità economica e territoriale è fortemente legata alla capacità di rendere operativo il sistema portuale complessivo e, in modo particolare, quegli ambiti portuali che dovranno fornire un servizio logistico nella rete delle Autostrade del Mare (terminali Ro-Ro). I dati, relativi ai quattro porti più importanti, aiutano a

[22] – erogazione di incentivo dato agli autotrasportatori per favorire il trasferimento delle merci dalla strada al mare

interpretare alcune specificità del sistema portuale adriatico: su una media di oltre 50 milioni di tonnellate di merce trasportata, il 28-30% riguarda il traffico Ro-Ro.

I servizi Ro-Ro, in Adriatico, riguardano essenzialmente i traghetti (Ro-Ro-Pax) e le relazioni marittime più frequenti sono quelle che connettono i porti adriatici nazionali (Venezia, Ancona, Bari e Brindisi) con i paesi balcanici, la Turchia, la Grecia, il Medio Oriente e l'Egitto. Per svolgere un servizio all'interno delle rotte delle Autostrade del Mare occorre puntare sulla specializzazione portuale. Il mercato ha già designato le reti dei porti capolinea di servizi di cabotaggio: gli scali di Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari e Brindisi.

Questa rete è, tuttavia, imperfetta e risente, per un verso, della mancanza di una visione integrata in grado di accrescere la competitività rispetto agli altri sistemi di trasporto (in particolare quello su strada), dall'altro della debolezza di strategie complessive che riescano a definire un quadro di riferimento per l'intero sistema portuale adriatico, che si struttura anche su una rete impor-tante di scali di livello regionale.

In Adriatico è localizzato il porto di Ortona, un porto di rilevanza interregionale (è il naturale sbocco adriatico di Roma) che possiede una capacità infrastrutturale (spazi operativi, accessibilità, ampiezza di mercati di riferimento) e può candidarsi a svolgere un importante ruolo di supporto nelle rotte delle Autostrade del Mare. Infatti, il porto di Ortona, al centro dell'Adriatico, può rappresentare per la sua felice posizione geografica, oltre che un importante punto di snodo tra il Nord e il Sud e tra l'Est o l'Ovest, anche un fattore di alleggerimento della pressione sui porti a Nord e a Sud, in particolare i porti di Ancona e di Bari.

Tale fattore non vuole introdurre un elemento di competizione ma contribuire a sviluppare cooperazione e collaborazione finalizzate al rafforzamento delle capacità del sistema dei porti adriatici rendendoli nel complesso anche più efficienti. Tuttavia, proprio in previsione di questo sviluppo, occorre che siano affrontati i problemi infrastrutturali del nostro porto (adeguatezza dei fondali e delle banchine per accogliere navi di dimensioni maggiori, servizi a terra quali parcheggi e aree di sosta, servizi di accoglienza e ristorazione, servizi igienici, ecc.).

Dunque, il Porto di Ortona costituisce una importante infrastruttura nello sviluppo dei traffici lungo le autostrade del mare. In questa prospettiva ci preme sottolineare anche altri importanti fattori che possono favorire lo sviluppo del porto:

- la sua posizione strategica in Adriatico e la sua collocazione al Centro dell'Italia, con la sua vicinanza a Roma e al porto di Civitavecchia;
- la presenza di un'autostrada poco trafficata con l'accesso diretto sul porto;
- la sua vicinanza al modernissimo interporto di Manoppello e all'aeroporto internazionale di Pescara;
- l'ampio bacino che permette la facilità e la rapidità in ingresso e in uscita dal porto;
- la sicurezza degli attracchi, ecc.

Il porto di Ortona ha un sistema di collegamento viario che gli permette di utilizzare ampie aree attigue, oltre agli spazi interni, collegate direttamente al porto.

Il casello dell'autostrada sull'A25 è a soli 3 km ed è collegato con una "bretella" direttamente al porto, quindi, l'accesso al porto avviene senza attraversamenti di centri abitati. Lungo la "bretella" si possono sviluppare servizi aggiuntivi (parcheggi, ristorazione, accoglienza, informazione, ecc.), trasformando quel tratto di strada in un'asse attrezzato.

A soli 20 km di autostrada il porto è collegato al moderno interporto di Manoppello e all'aeroporto internazionale di Pescara;

Poco più di 300 i km è il percorso autostradale (comodo ed agevole) tra Civitavecchia e Ortona. Un percorso che permette di ridurre notevolmente le percorrenze su strada per gli autotrasportatori che da Spagna e Francia prendono l'autostrada del mare per la Grecia;

Il porto è dotato di un tronco ferroviario che arriva sulle banchine del molo nord e si stanno attivando programmi per la realizzazione di un tronco sul molo di riva per il carico, in particolare, dei furgoni SEVEL in Val di Sangro;

Il porto è a pochi km dalle importanti aree industriali: quella della Val di Sangro e quella della Val Pescara e quella della Val Vibrata, dove risiedono importanti industrie interessate ai trasporti via mare. Il porto è gestito dall'autorità marittima e questo permette di realizzare qualche economia rispetto ai porti gestiti dall'autorità portuale;

E' possibile rilasciare la concessione per la gestione diretta del terminal alla compagnia di navigazione che si impegna a realizzare un traffico marittimo con il porto di Ortona;

Le aree dei servizi a terra sono reperibili lungo la bretella di collegamento dal casello autostradale al porto, alla distanza di 1-1,5 km dal terminal.




LIBERTY STAR
MAJURO

ALLEGATO 1

EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR MARITIME AFFAIRS AND FISHERIES
MARITIME POLICY MEDITERRANEAN AND BLACK SEA
TERRITORIAL COOPERATION

DIRECTORATE-GENERAL FOR REGIONAL AND URBAN POLICY
MACRO-REGIONS AND EUROPEAN

"DISCUSSION-PAPER" SULLA STRATEGIA EUROPEA PER LA REGIONE ADRIATICO-IONICA (EUSAIR) - AGOSTO 2013

SUMMARY

Introduzione

Il Consiglio Europeo, sulla base delle sue conclusioni del 13-14 Dicembre 2012, è impaziente di ricevere la presentazione da parte della Commissione Europea di una nuova Strategia per la Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR) entro la fine del 2014. In particolare, nel corso della medesima seduta, il Consiglio Europeo ha dato mandato alla Commissione Europea di elaborare il Piano di Azione per la Strategia macro-regionale Adriatico-Ionica da sottoporre alla sua approvazione entro la fine del 2014.

La strategia macro-regionale per la regione Adriatico-Ionica ha come obiettivo quello di apportare nuovo impeto alla cooperazione ed agli investimenti a beneficio di tutti i territori coinvolti. Inoltre, la EUSAIR (strategia europea per la regione Adriatico-Ionica) è intesa come strumento in grado di contribuire in maniera significativa all'integrazione europea dei Paesi candidati o potenziali candidati della regione.

Copertura geografica

La EUSAIR include 8 Paesi: 4 Membri dell'UE (Croazia, Grecia, Italia, Slovenia) e 4 non facenti parte dell'UE (Albania, Bosnia Erzegovina, Montenegro, Serbia).

CAMPO DI APPLICAZIONE E OBIETTIVI (BOZZA PRELIMINARE DELLA STRATEGIA)

Obiettivo generale: promuovere il benessere economico e sociale della regione Adriatico-Ionica attraverso la crescita e la creazione di posti di lavoro, migliorando la sua attrattività, competitività e connettività, preservandone, al contempo, l'ambiente e garantendo ecosistemi marini e costieri in buona salute ed equilibrio.

Campo di applicazione: la strategia deve concentrarsi su aree di reciproco interesse (macro) regionale che siano di elevata rilevanza per i Paesi dell'area Adriatico-Ionica. La principale priorità e gli obiettivi del Piano di Azione dovrebbero emergere quali aspirazioni condivise e soluzioni sostenibili a sfide comuni.

Prossimi passi da intraprendere

- Ampie consultazioni con gli stakeholders – Dicembre 2013;
- Analisi dei dati tecnici e redazione della valutazione di impatto – Gennaio 2014;
- Validazione finale del Piano di Azione e Conferenza di presentazione dei risultati del percorso avviato – Febbraio 2014;

- Adozione da parte della Commissione Europea della bozza della strategia accompagnata dal Piano di Azione – primo semestre del 2014;
- Presentazione del Piano di Azione della EUSAIR al Consiglio Europeo per l'adozione – secondo semestre del 2014 nel corso della Presidenza italiana dell'Unione Europea.

Al fine di redigere il Piano di Azione della EUSAIR, sono stati costituiti 4 gruppi di lavoro (1 per ciascuno dei 4 pilastri di cui la strategia si compone), ciascuno dei quali coordinato da uno Stato membro in associazione con un Paese Terzo dell'area, così come qui di seguito indicato.

EUSAIR – Gruppi		
Pilastri/priorità	*WG Coordinatori (Nazionali)*	*WG Coordinatori (regioni italiane)*
1. Guidare crescita innovativa del sistema marittimo e marino dell'area	Grecia- Montenegro	Veneto
2. Connettere le regioni	Italia - Serbia	Friuli V.G.
3. Preservare, proteggere e migliorare la qualità dell'ambiente	Slovenia - Bosnia Erzegovina	Emilia R.
4. Incrementare l'attrattività regionale	Croazia - Albania	Puglia
Pilastri/priorità trasversali		
Ricerca, innovazione e sviluppo delle PMI		Marche
"Capacity Building"		Molise

Ciascun gruppo di lavoro coinvolgerà rappresentanti provenienti da tutti gli 8 Paesi coinvolti. Nel periodo Settembre – Dicembre 2013, i gruppi di lavoro condurranno ampie consultazioni nella regione.

L'11 luglio 2013, nell'ambito della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, è stato istituito il gruppo di lavoro italiano per la EUSAIR con il compito di garantire un costante coordinamento per l'elaborazione del Piano di Azione ed il coordinamento con le varie strutture regionali responsabili della gestione dei fondi comunitari nazionali e regionali. Con decisione della Conferenza del 24 luglio 2013 la Regione Marche è stata designata a guidare il gruppi di lavoro italiano.

Per garantire la focalizzazione del risultato, il gruppo di lavoro EUSAIR Italia dovrebbe individuare per ciascuno dei 4 pilastri della strategia al massimo 2 ambiti di obiettivo da sottoporre alla consultazione degli stakeholders.

Pilastri tematici

L'obiettivo generale della EUSAIR sarà perseguito attraverso 4 pilastri tematici e 2 pilastri/priorità trasversali:

1. Guidare crescita innovativa del sistema marittimo e marino dell'area. Promuovere la crescita economica sostenibile e la creazione di posti di lavoro e

di opportunità di business nei settori della blue economy (es. acquacoltura, pesca, biotecnologie blu, servizi marini e marittimi, ecc);

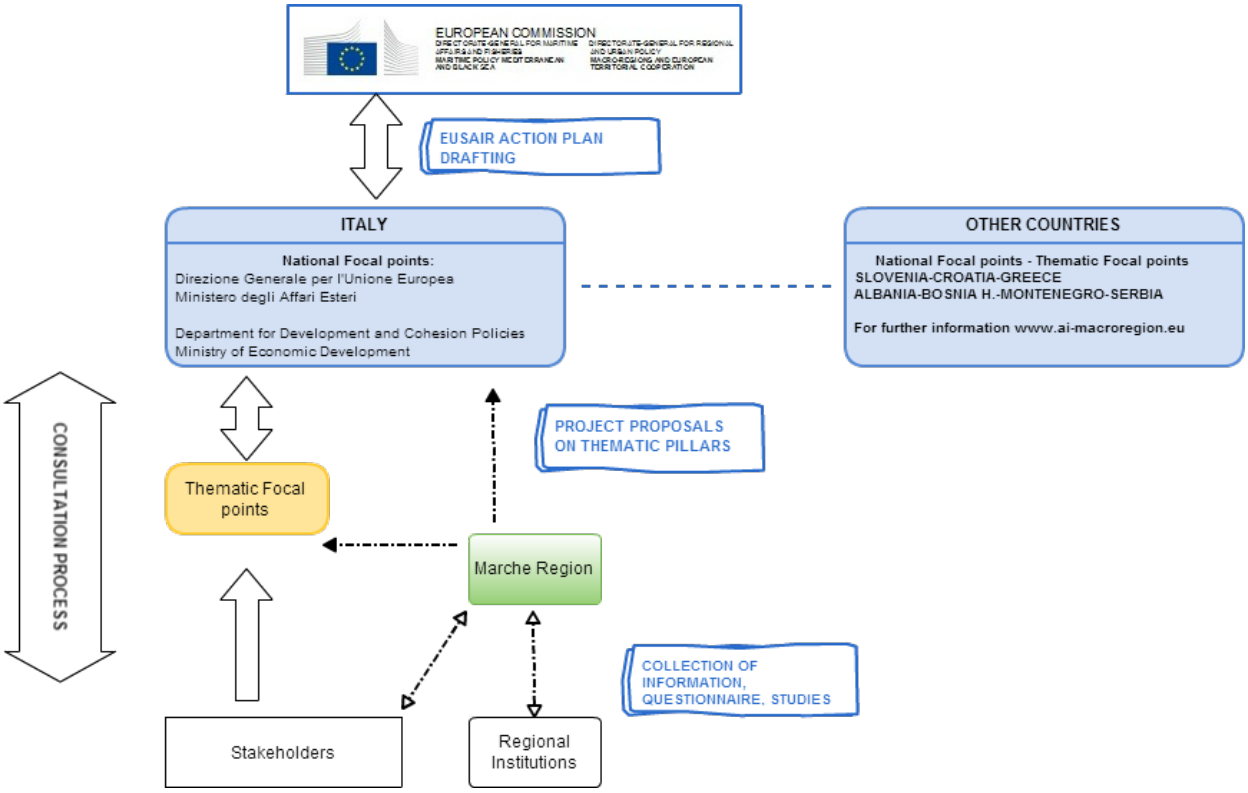
2. Connettere le regioni – rafforzare i collegamento della Macro-regione e ridurre le distanze tra le comunità insulari e rurali attraverso il miglioramento della gestione dei corridoi fluviali e marittimi, l'interoperabilità di tutte le modalità di trasporto, incluse quelle per i network energetici.
3. Preservare, proteggere e migliorare la qualità dell'ambiente – miglioramento della qualità ambientale degli ecosistemi regionali e tutela della loro biodiversità; protezione della salute umana; utilizzo prudente e razionale delle risorse naturali.
4. Incrementare l'attrattività regionale – aumentare l'attrattiva turistica della regione supportando lo sviluppo sostenibile del turismo costiero e marittimo e dell'entroterra riducendo la stagionalità della domanda; tutelare e la promuovere il patrimonio culturale.

Priorità trasversali a ciascuno dei 4 pilastri

A. Ricerca, innovazione e sviluppo delle PMI

B. Capacity Building

PROCESSO PER LA STRATEGIA EUSAIR E CONTACT POINTS ITALIANI
Per maggiori informazioni: www.ai-macroregion.eu



Allegato 2

Dichiarazione di Bruxelles del XV Consiglio Adriatico Ionico

Bruxelles, 27 maggio 2013

Noi, rappresentanti dei Governi di:

Albania, Bosnia Erzegovina, Croazia, Grecia, Italia, Montenegro, Serbia e Slovenia

GUIDATI dalla Dichiarazione di Ancona del 20 maggio 2000 e dalle Dichiarazioni dei Consigli Adriatico Ionici adottate dal 2001 e del 2012;

RICHIAMANDO i principi fondamentali che guidano l'Unione Europea nel processo di integrazione dei Paesi extra UE, tra cui la cooperazione regionale;

CONFERMANDO che il futuro del Sud-Est Europa è all'interno dell'Unione Europea e che le attività svolte dall'Iniziativa Adriatico Ionica mirano a rafforzare il processo di integrazione dei Paesi non UE;

ACCOGLIENDO e PRENDENDO ATTO dei notevoli progressi compiuti in questo contesto, in particolare dalla Croazia che diventerà il 28 ° membro UE a partire dal 1 luglio 2013;

1. RIBADIAMO accordo e pieno impegno di tutti gli otto Governi verso l'obiettivo comune di creare una Strategia dell'Unione europea Adriatico Ionica;

2. ACCOGLIAMO con soddisfazione le Conclusioni del Consiglio Europeo del 13 e 14 Dicembre 2012 riguardanti la presentazione, da parte della Commissione Europea, di una Strategia Europea per la Regione Adriatico Ionica entro la fine del 2014;

3. SOTTOLINEIAMO l'importanza della riunione dei Ministri degli Esteri dell'Adriatico e dello Ionio con il Commissario per le politiche regionali, a Bruxelles il 19 novembre 2012;

4. ACCOGLIAMO l'adozione della Comunicazione della Commissione Europea al Parlamento Europea, il Consiglio, il Comitato Economico e Sociale e il Comitato delle Regioni su "Una strategia marittima per il Mare Adriatico e il Mare Ionio" del 30 novembre 2012;

5. PRENDIAMO ATTO della costituzione dell'Intergruppo Adriatico Ionico in seno al Comitato delle Regioni che favorirà un impegno più ampio e un maggiore ruolo delle comunità locali/ regionali in tale processo;

6. RICORDIAMO l'importanza delle consultazioni tra gli stakeholders organizzate dai diversi Paesi interessati dalla Strategia Adriatico Ionica in collaborazione con la Commissione Europea durante la Presidenza slovena, come ad esempio gli incontri organizzati nel 2012 d Atene il 14 febbraio, a Trieste il 13 giugno a Portorose il 17 settembre, e Zagabria il 6 dicembre;

7. RINGRAZIAMO la Commissione Europea per il prezioso sostegno nello sviluppo della Strategia e del relativo Piano di Azione, da lanciare entro il 2014;

8. RIBADIAMO il nostro pieno impegno a proseguire e rafforzare la cooperazione con la Commissione Europea in tutte le attività riguardanti la preparazione della Strategia affinché essa rifletta pienamente gli interessi di tutti gli Stati partecipanti;

9. VALUTIAMO positivamente i risultati dell'incontro che si è svolto a Bucarest il 17 aprile 2013 tra i Punti di Contatto Nazionali delle tre Strategie: Baltica, Danubiana e Adriatico Ionica;

10. INVITIAMO gli Stati partecipanti a puntare ad un ruolo attivo, nell'elaborazione del Piano di Azione, del settore privato e della società civile coinvolgendo tutti i soggetti interessati e assicurando un adeguato coordinamento a livello nazionale tra il contenuto tecnico del programma d'azione e la dimensione politica delle politiche di sviluppo territoriali, in particolare per quanto riguarda la politica di coesione 2014-2020;

11. RICHIAMIAMO l'auspicio espresso dalle società civili dell'Iniziativa Adriatico Ionica circa la possibilità di includere un programma rilevante di sostegno diretto alla Strategia nella programmazione della cooperazione transnazionale 2014/2020, così come già accaduto per la Strategia Baltica e Danubiana;

12. ACCOGLIAMO la cooperazione integrata tra il Segretariato Permanente per l'IAI e i Fora della società civile dell'Adriatico e dello Ionio (il Forum delle Camere di Commercio, il Forum delle Città e UniAdrion), approvata dall'ultimo incontro dei Contact Point Nazionali per la Macro Regione di febbraio, che si espliciterà in un Segretariato flessibile capace di trasmettere ai Governi le proposte e i contributi delle società civili;

13. RIBADIAMO la nostra convinzione che la cooperazione intergovernativa rimane essenziale per garantire una cooperazione regionale rafforzata e per supportare la stabilità, lo sviluppo e la democrazia nella regione;

14. ELOGIAMO il governo sloveno per l'impegno, nel corso della sua Presidenza, per rafforzare l'attività intergovernativa attraverso l'organizzazione di incontri e tavole rotonde su diversi ambiti di cooperazione (ad esempio tavole rotonde sulla prevenzione e la lotta contro gli incendi boschivi, la cooperazione tra università e il patrimonio culturale), e nell'assicurare la coerenza tra le attività dell'Iniziativa Adriatico Ionica e la preparazione della Strategia per la Macroregione;

15. SOTTOLINEIAMO l'importanza della cooperazione intergovernativa come una forza trainante per l'integrazione economica regionale e lo sviluppo dell'Area Adriatico Ionica per quanto riguarda progetti di gasdotti. Tra gli esempi recenti: la firma ad Atene, il 13 febbraio 2013, dell'Accordo intergovernativo tra Albania, Italia e Grecia sulla costruzione e il funzionamento di un progetto di Gasdotto Transadriatico (Trans Adriatic Pipeline-TAP) e la firma a Tirana, il 23 maggio 2013, del protocollo d'intesa tra Albania, Bosnia Erzegovina, Croazia e Montenegro per il sostegno e la cooperazione nella realizzazione sia di un progetto di Gasdotto Transadriatico (Trans Adriatic Pipeline -TAP) che di un progetto di un Gasdotto Adriatico Ionico;

16. ACCOGLIAMO il lancio di nove progetti di cooperazione transnazionale co-finanziati dall'Iniziativa adriatico-ionica attraverso il Programma Regionale di cooperazione e grazie al supporto finanziario del Ministero Affari Esteri italiano;

17. SOTTOLINEIAMO il grande valore della cooperazione tra i membri dei Parlamenti dell'Iniziativa Adriatico Ionica e APPREZZIAMO la loro decisione – concordata in occasione della XI Conferenza in Slovenia (svoltasi nella località slovena di Brdo Pri Kranju) – di stabilire un nuovo modello di cooperazione parlamentare per contribuire efficacemente e sostenere il progresso della Strategia Adriatico Ionica nonché una maggiore cooperazione con il Segretariato Permanente

IAI;

18. EVIDENZIAMO i benefici derivanti da contatti regolari con altre organizzazioni e iniziative che operano nella nostra regione per lo scambio di informazioni relative ad attività e buone prassi, con l'obiettivo di favorire la cooperazione e tenendo altresì conto del valore aggiunto della Strategia Adriatico Ionica in termini di ottimizzazione degli interventi, a livello regionale e nazionale, da parte dell'UE;

19. PRENDIAMO ATTO con grande soddisfazione dell'approvazione, da parte del Consiglio dei Senior Officials, della Relazione annuale sulle attività del Segretariato Permanente dell'Iniziativa Adriatico Ionica;

20. RINGRAZIAMO la Slovenia per il suo prezioso impegno all'interno del contesto dell'Iniziativa Adriatico Ionica nel corso della sua Presidenza e per l'organizzazione a Bruxelles del XV Consiglio dell'Adriatico e dello Ionio;

21. AFFIDIAMO all'Albania la prossima Presidenza, dal 1 giugno 2013 al 31 maggio 2014, augurandole successo in una fase cruciale per la preparazione della futura Strategia Europea per la Regione Adriatico Ionica.

ALLEGATO 3









DICHIARAZIONE D'INTENTI –
SEGRETARIATO ADRIATICO-IONICO INTEGRATO

I rappresentanti dei Segretariati del
Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e dello Ionio, fondato nel 2001 in rappresentanza di 38 Camere di Commercio Adriatico-Ioniche;

Forum delle Città dell'Adriatico e dello Ionio, fondato il 30 Aprile del 1999 con

l'approvazione della "Carta di Ancona" in rappresentanza di 56 municipalità dei paesi costieri Adriatico-Ionico;

UniAdrion (Università Virtuale del bacino Adriatico Ionico), fondata nel 2000 insieme alla Iniziativa Adriatico Ionica, in rappresentanza di 36 Università Adriatico Ioniche;

insieme al ***Segretariato Permanente dell'Iniziativa Adriatico Ionica***,

• Consapevoli della secolare storia di cooperazione tra i paesi del bacino Adriatico Ionico;

• Considerato il rafforzamento delle relazioni tra questi paesi che nell'ultimo quindicennio hanno voluto formalizzare la propria amicizia ponendo in essere forme di cooperazione non solo istituzionale, ma anche della società civile favorendo scambi e attività comuni di Camere di Commercio, Università e Comuni;

• Consapevoli del valore di quanto ottenuto fino ad oggi soprattutto in termini di integrazione e attività per lo sviluppo e a salvaguardia dei territori del bacino Adriatico Ionico;

• Convinti che l'approvazione della "Strategia Europea per la Regione Adriatico Ionica" nel 2014 possa dare ulteriore slancio alla crescita dei nostri territori in termini di sviluppo, occupazione, commercio, turismo oltre che alla sicurezza dei nostri mari ed alla salvaguardia dell'ambiente;

• Convinti che una cooperazione rafforzata nel quadro della Strategia Macroregionale possa favorire il consolidamento del processo di adesione alla UE di quei paesi del nostro bacino ancora non membri;

• Certi che, in questo contesto, il ruolo delle società civili (in particolare dei Comuni, delle Camere di Commercio e delle Università, con il sostegno dell'Iniziativa Adriatico Ionica e del suo Segretariato Permanente) possa essere cruciale sia nella fase preparatoria che in quella attuativa della "Strategia Europea per la Regione Adriatico Ionica";

DICHIARANO

- di impegnarsi ad attuare un modello organizzativo integrato che consiste in una cooperazione rafforzata tra i "Fora Adriatico Ionici della società civile" ed il Segretariato Permanente dell'Iniziativa Adriatico Ionica, aventi tutti sede nella Città di Ancona;

- il loro impegno a portare la propria voce e la propria esperienza in tutte le istituzioni europee e presso i governi dei paesi IAI (Contact Points e focal points dei ministeri competenti) nella fase preparatoria ed attuativa della "Strategia Europea per la Regione Adriatico Ionica" direttamente o tramite il Segretario Generale della Iniziativa Adriatico Ionica (coinvolto a pieno titolo in tutte le riunioni macroregionali);

- di integrare le proprie attività, in modo da rendere più efficace la propria azione, per quanto riguarda le rispettive agende, i tavoli di lavoro, i siti web;

- di lavorare insieme per l'ideazione, la progettazione, la presentazione e l'attuazione di progetti di rilevanza adriatico ionica su bandi comunitari o di altro genere.;

- il loro impegno di sollecitare le rispettive autorità nazionali affinché chiedano alla Commissione europea, anche per il tramite dell'Iniziativa Adriatico Ionica, l'integrazione della proposta di programmi di cooperazione transnazionale per il periodo 2014-2020 con un programma specificatamente dedicato al supporto della strategia macroregionale adriatico ionica evidenziando che, in caso contrario, la decisione del Consiglio europeo potrebbe non conseguire risultati apprezzabili.

In fede

Iniziativa Adriatico Ionica
Segretario Generale - Amb. Fabio Pigliapoco

Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e dello Ionio
Segretario Generale - Dott. Michele De Vita

UniAdrion
Presidente - Magnifico Rettore Marco Pacetti

Forum delle Città dell'Adriatico e dello Ionio
Segretario Generale - Dott. Michele Brisighelli

ALLEGATO 4



CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME
13/080/CR11/C3

Organizzazione del Gruppo per la strategia Macroregionale Adriatico-Ionica (EUSAIR/Italia) della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome

1) Il quadro di POLICY

La Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, nell'ambito del negoziato europeo sulla programmazione 2014-2020, ha già espresso una posizione in merito alla costruzione dei futuri scenari della cooperazione territoriale europea (CTE), ribadendone il valore strategico e ravvisando la necessità di un efficiente *governance* e di condividere con il Governo nazionale una modalità di confronto e di gestione del negoziato e della programmazione (posizione della Conferenza del 25 luglio 2012).

Le Regioni hanno rimarcato quali fattori determinanti da considerare nella programmazione della futura CTE: la concentrazione tematica, la sua sostanziale integrazione, unitarietà e coerenza strategica con la programmazione *main stream*, la valorizzazione e capitalizzazione delle esperienze progettuali precedenti. In particolare, le Regioni hanno evidenziato il ruolo e la valenza delle strategie macro-regionali, la loro interconnessione con gli spazi della CTE e con gli altri programmi europei e la necessità di precisarne gli aspetti giuridici, finanziari e gestionali essenziali.

A livello di Unione europea, nel corso della riunione del 13-14 dicembre 2012, il Consiglio europeo ha dato mandato alla Commissione di elaborare il Piano d'Azione per una strategia macroregionale Adriatico-Ionica da realizzarsi entro il 2014. La decisione segue di alcune settimane il lancio di una "Strategia marittima dell'Unione Europea per il Mare Adriatico e il Mare Ionio", adottata dalla Commissione europea e presentata ufficialmente al Parlamento e al Consiglio europeo del 30 novembre 2012.

In tale quadro, l'Accordo di partenariato, in corso di preparazione, proprio per le sue specifiche finalità, deve necessariamente tenere conto delle opportunità offerte dall'approvazione della strategia macroregionale Adriatico-Ionica che risulta essere il principale obiettivo politico della Presidenza italiana del Consiglio europeo nel secondo semestre 2014.

La tematica risulta ancora più rilevante se si considera la forte e stretta interconnessione, anche in termini di risorse, della strategia adriatico-ionica con le politiche e tutti i programmi europei2014-2020 che ricadono nell'area. E' infatti del tutto evidente il valore aggiunto che la strategia macroregionale può portare nell'ambito della politica di coesione.

Soprattutto è necessario mantenere uno stringente rapporto e interconnessione, anche in forza dell'art. 6 lettera b) della bozza di regolamento sulla CTE, tra la strategia e i programmi CTE che si inseriscono nell'area macroregionale e/o ne interessano una parte.

2) L'articolazione strategica della Macroregione

La strategia macroregionale si impernia su 4 pilastri individuati nel primo incontro dei *National Contact Points* (NCP) del 13/07/2013:

• Il primo pilastro ha l'obiettivo di promuovere la crescita economica sostenibile e posti di lavoro e opportunità di *business* nei settori della *blue-economy* (l'acquacoltura, la pesca, biotecnologie blu, servizi marini e marittimi, ecc.).

• Il secondo è finalizzato a rafforzare i collegamenti della Macroregione e a ridurre le distanze tra le comunità insulari e rurali attraverso il miglioramento della gestione dei corridoi fluviali e marittimi, nonché l'interoperabilità di tutte le modalità di trasporto.

• Il terzo pilastro ha come obiettivo il miglioramento della qualità ambientale degli ecosistemi e la tutela della biodiversità.

• Il quarto, infine, punta a aumentare l'attrattiva turistica della regione, supportando lo sviluppo sostenibile del turismo costiero, marittimo e dell'entroterra, a ridurre la stagionalità della domanda, limitare l'impatto ambientale e promuovere un marchio regionale comune.

Sono state poi identificate due priorità trasversali:

- ricerca e innovazione;
- *capacity building*

Al fine di sviluppare il piano d'azione per la strategia, sono stati individuati 4 gruppi di lavoro (uno per ogni pilastro). Ogni gruppo sarà guidato da uno Stato membro della UE, in associazione con un Paese terzo e coinvolgerà i rappresentanti degli 8 Paesi partecipanti. Nello specifico:

- Guidare la crescita innovativa marittima e marina: Grecia - Montenegro
- Incrementare l'accessibilità o connettere le Regioni: Italia - Serbia
- Preservare e gestire gli ecosistemi: Slovenia – Bosnia
- Incrementare l'attrattività regionale: Croazia – Albania

Il piano d'azione si svilupperà intorno ai bisogni comuni dei Paesi aderenti alla Strategia macroregionale, anche tenendo conto delle programmazioni interne ad ogni Stato/Regione, dei programmi della CTE, dei programmi operativi regionali dei fondi strutturali e dei programmi a gestione diretta della Commissione europea.

3) Il ruolo delle Regioni

Le Regioni l'11 luglio 2013 hanno istituito il gruppo di lavoro EUSAIR/Italia nell'ambito della Commissione Affari Comunitari e Internazionali della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome. Tale collocazione è coerente con la missione istituzionale della Commissione in quanto la strategia europea Adriatico-Ionica costituisce un fattore di rafforzamento delle relazioni fra Europa e area balcanica e l'obiettivo generale è promuovere la prosperità economica e sociale dell'area, migliorandone attrattività, competitività e connettività.

L'istituzione del gruppo di lavoro (EUSAIR/Italia) garantisce da un lato un adeguato e costante coordinamento con le fasi di elaborazione del Piano d'Azione e dall'altro un immediato collegamento con le varie strutture regionali responsabili della gestione dei fondi comunitari nazionali e regionali. I componenti del gruppo sono i *regional contact point*, omologhi dei *national contact point*, che dovranno svolgere, all'interno delle proprie Regioni, ruoli di coordinamento, promozione, consultazione e realizzazione di iniziative a supporto della strategia come per altro richiesto dalla Commissione europea. Il suddetto gruppo svolgerà funzioni di

raccordo tra le Regioni interessate e i Ministeri competenti.
Gli approfondimenti e le analisi che dovranno essere svolte dal gruppo comprendono tre ambiti in cui è necessario che le Regioni lavorino congiuntamente:
a) partecipazione all'elaborazione del Piano d'Azione
b) informazione
c) *governance* del processo
La Regione Marche è state designata per guidare il gruppo di lavoro EUSAIR/Italia e, in particolare:
per la lettera a), la Regione Marche può raccogliere e sistematizzare le indicazioni fornite dalle Regioni e trasferirle a livello nazionale, realizzando un passaggio importante nel processo di condivisione delle scelte. Inoltre la Regione Marche partecipando quale responsabile dell'Intergruppo alle riunioni promosse dalla Commissione europea per l'elaborazione del Piano d'Azione può ulteriormente sostenere le scelte regionali in un ambito sovranazionale. Inoltre la Regione Marche ha già patrocinato ricerche e analisi dell'area che possono essere utili per una migliore comprensione delle future sfide (es. http://www.ai-macroregion.eu/index.php/key- documents/category/3-technical-documents).
Per la lettera b), la Regione Marche ha da tempo svolto un'attività di comunicazione per sensibilizzare l'opinione pubblica sul tema macroregionale e contemporaneamente promosso incontri sui territori coinvolgendo esperti e *stakeholder*. La Regione, inoltre, ha attivato un sito web (www.ai-macroregion.eu) che permette di rendere pubbliche e condivise le informazioni relative alle iniziative già intraprese e per la strategia macroregionale adriatico - ionica (presentazione dell'area della macroregione AI, territori ed istituzioni coinvolti, agende attività ed eventi correlati, condivisione documenti di lavoro etc.)
Per la lettera c) La Regione Marche potrà utilmente svolgere il ruolo di coordinamento dei *regional contact point*.
4) Le Proposte
a) E' opportuno garantire la fluidità dei lavori all'interno del gruppo EUSAIR/Italia e la necessaria capacità di sintesi. In considerazione di ciò per l'organizzazione dei lavori, potrebbe essere utile replicare la stessa modalità dell'attribuzione delle tematiche pilastro a coppie di Stati a gruppi di Regioni
1. Guidare la crescita innovativa marittima e marina – coordina la Regione Veneto
2. Incrementare l'accessibilità o connettere le Regioni – coordina la Regione Friuli Venezia Giulia
3. Preservare e gestire gli ecosistemi – coordina la Regione Emilia Romagna
4. Incrementare l'attrattività regionale – coordina la Regione Puglia
5. Ricerca e innovazione – coordina la Regione Marche
6. *Capacity building* – coordina la Regione Molise
b) Per garantire la focalizzazione al risultato) il gruppo di lavoro (EUSAIR/Italia) dovrebbe individuare per ciascun pilastro al massimo 2 ambiti di obiettivo da sottoporre alla consultazione.
c) Inoltre in ambito di coordinamento è opportuno pianificare degli eventi (es.: manifestazioni, seminari, etc.) che le Regioni interessate realizzeranno tenendo conto che le risorse per realizzare tali eventi possono essere attinte da alcuni dei progetti relativi ai programmi transfrontalieri e transnazionali.

d) La strategia della Macroregione adriatico-ionica si deve sviluppare tenendo conto di due dimensioni d'intervento. Una "diretta" che prevede risultati misurabili e concreti su emergenze comuni (es.: bonifica del bacino, prevenzione dei rischi, preservazione della biodiversità, etc.).
Una di sistema che coordini le priorità espresse da Stati e Regioni in un quadro strategico partecipato e condiviso.

PROGRAMMA ATTIVITÁ

1) diffusione "NON-PAPER ON A EU STRATEGY FOR THE ADRIATIC AND IONIAN REGION (EUSAIR) - Commissione Europea" (fine luglio-inizio agosto 2013).
2) Intergruppo Strategia macro regionale AI del Comitato delle Regioni: riunione a Bruxelles con le reti Adriatico Ioniche (in occasione degli *open days*);
3) consultazioni con territori e *stakeholder*:
a) livello regionale: Province e Comuni, associazioni di categoria, imprenditori, sindacati, cooperazione (da subito entro settembre)
b) Livello nazionale: conferenza per prosecuzione delle consultazioni su *non paper* in collaborazione con MAE e Ministeri interessati (settembre)
4) Open days (7/10 Ottobre 2013) - dalle strategie alle azioni: coordinamento Regione Marche + 15 regioni - evento locale di *follow up* potrebbe esser la conferenza di cui al 3b);
5) Trieste 19 ottobre 2013 – conferenza su interrelazioni tra strategie europee del Baltico e del Danubio (la Regione FVG che organizzerà l'evento fornirà i dettagli e si coordinerà con gli altri soggetti coinvolti)
6) Ancona, mese di ottobre 2013, incontro bilaterale Italia/Serbia e prima riunione del gruppo tecnico sul pilastro accessibilità/connettività
7) Grecia (Atene 6/7 febbraio 2014) - evento di presentazione dei risultati della consultazione degli stakeholders prevista fra settembre e dicembre 2013

Roma, 24 luglio 2013

ALLEGATO 5

Senato della Repubblica

Mozione 1-00037 - presentata da : SALVATORE TOMASELLI
martedì 14 maggio 2013, seduta n.021

TOMASELLI, FABBRI, SANGALLI, ESPOSITO Stefano, PEZZOPANE, PUGLISI, PEGORER, GRANAIOLA, D'AMBROSIO LETTIERI, NENCINI, SONEGO, D'ADDA, LATORRE, GHEDINI Rita, VERDUCCI, MORGONI, RUTA, COLLINA, BERTUZZI, VACCARI -

premesso che:

nell'ambito della programmazione finanziaria pluriennale per il periodo 2014-2020, la Commissione europea ha annunciato, tra le sue proposte di regolamenti per collegare l'Europa, la creazione di un nuovo strumento a livello europeo per finanziare le infrastrutture prioritarie per l'Unione europea (UE) in diversi settori, tra i quali quello dei trasporti;

in particolare, questo nuovo strumento, denominato "Meccanismo per collegare l'Europa", sosterrà le infrastrutture aventi una dimensione europea e a livello del mercato unico, indirizzando il sostegno della UE alle reti prioritarie che devono essere realizzate entro il 2020 e per le quali si giustifica maggiormente un'iniziativa a livello europeo;

tale strumento disporrà di una dotazione di 50 miliardi di euro per il periodo 2014-2020, di cui saranno assegnati al settore dei trasporti 31,7 miliardi, 10 miliardi dei quali specificamente destinati ad investimenti in infrastrutture collegati ai trasporti ammissibili nell'ambito del fondo di coesione. Assieme al Meccanismo per collegare l'Europa, sono stabilite le priorità per il finanziamento europeo delle infrastrutture di trasporto;

tra i richiamati regolamenti per collegare l'Europa, la "proposta di regolamento del Parlamento europeo e Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti", al punto 3.3, precisa che "lo sviluppo coordinato di una rete transeuropea dei trasporti per sostenere i flussi di traffico all'interno del mercato unico europeo e la coesione economica, sociale e territoriale all'interno dell'Europa esige che vengano prese iniziative a livello dell'Unione europea, in quanto esse non possono essere prese individualmente dai singoli Stati membri. Ciò è particolarmente vero per le tratte transfrontaliere";

tale proposta è orientata alla realizzazione, entro il 2050, di uno spazio unico europeo dei trasporti, basato su una rete di trasporto completa, interconnessa ed intermodale, che coinvolge le infrastrutture ferroviarie, marittime, aeree e viarie di tutti gli Stati membri, capace di contribuire al miglioramento della libera circolazione di merci, servizi e persone sia all'interno degli stessi Stati membri, sia tra di loro, sia con i Paesi confinanti, favorendo in tal modo la coesione economica, sociale e territoriale;

nella proposta è previsto un aumento delle risorse europee per la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti Ten-T, nonché un aumento delle quote di cofinanziamento variabile dal 20 al 40 per cento a seconda che si tratti di

progetti di interesse comune, legati alla rete centrale o transfrontalieri della rete prioritaria;
tra i progetti restano confermati come prioritari quelli già avviati, quali la tratta Torino-Lione, Brennero, Trieste-Divaca, nell'ambito del corridoio 3 Mediterraneo; viene inoltre introdotta la tratta Bari-Napoli nell'ambito del corridoio 5 Helsinki-La Valletta;
con particolare riferimento al trasporto ferroviario gli organi europei hanno previsto requisiti specifici. In particolare è fatto obbligo agli Stati membri di garantire che l'infrastruttura ferroviaria sia conforme alle norme europee in materia di interoperabilità, scartamento, elettrificazione, linee percorse da treni merci convenzionali, prestando particolare attenzione all'impatto del rumore causato dal trasporto ferroviario;
nella seduta del 18 gennaio 2012 della 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato è stata approvata la risoluzione, Doc. XVIII, n. 125, con la quale si è espresso parere favorevole alla richiamata "Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (n. COM (2011) 650 definitivo)", osservando tuttavia, tra l'altro, che in previsione "di una rapida approvazione, da parte dell'Unione europea, della macroregione adriatico-ionica, sollecitata dalle mozioni recentemente approvate all'unanimità dal Senato" nella seduta dell'11 gennaio 2012, "si ritiene opportuno un supplemento di istruttoria svolta a livello di Unione europea sulla metodologia applicata per la definizione dei tracciati affinché, nelle attività di verifica che si andranno a realizzare entro il 2020, la prosecuzione del corridoio Baltico-Adriatico (n. 1) lungo la dorsale adriatica comprenda la direttrice Ancona-Pescara-Bari-Taranto-Lecce, in quanto tale prosecuzione costituisce elemento centrale per il sistema dei collegamenti all'interno della Macroregione e per il successo della stessa. Essa è di fondamentale importanza anche alla luce del fatto che nella nuova rete centrale non è più previsto il vecchio corridoio n. 8 Bari-Varna, che svolgeva un ruolo strategico nel collegamento tra le regioni che si affacciano sul Mar Mediterraneo e le regioni balcaniche";
la realizzazione della linea alta velocità sull'intera dorsale adriatica è indubbiamente riconducibile alla strategia della macroregione adriatico-ionica, la quale rappresenta senz'altro un'opportunità per il nostro Paese di prendere parte a quel grande processo di coesione europeo già avviato con successo in Europa con l'approvazione delle strategie macroregionali del Danubio e del Baltico, quali strumenti innovativi per le politiche di coesione e cooperazione territoriale tra Stati e Regioni ai fini del conseguimento di obiettivi comuni di sviluppo;
il prolungamento del corridoio baltico-adriatico (n. 1) ha un'importanza strategica per l'Italia perché consentirebbe un collegamento, ad elevati *standard* di qualità, tra il mare del Nord ed il mare Adriatico, favorendo altresì il collegamento tra i diversi distretti produttivi e le aree portuali dell'Adriatico, in modo da incentivare le attività logistiche a sostegno della produzione e dell'*export*, intercettando le aree a forte sviluppo dell'Est e del Nord-Est Europa, facendo del Mediterraneo e dell'Italia una grande piattaforma logistica e il baricentro dei traffici commerciali tra l'Oriente e l'Occidente;

nelle conclusioni del Consiglio europeo del 13/14 dicembre 2012, il Consiglio ha individuato il 2014 come termine entro il quale dovrà essere presentata, a cura della Commissione, la nuova strategia UE per la regione adriatica e ionica, rinviando alle conclusioni dello stesso Consiglio di giugno 2011 ove si invitavano gli Stati membri a proseguire i lavori, in cooperazione con la Commissione, sulle future strategie macroregionali, in particolare per la regione adriatica e ionica;
nella stesse conclusioni, il Consiglio, approvando la strategia macroregionale danubiana, ha invitato la Commissione europea a garantire lo sviluppo di connessioni infrastrutturali tra le macroregioni esistenti e quelle in via di definizione;
considerato che:
la dorsale adriatica risulta carente di un'adeguata infrastrutturazione che supporti la linea ad alta velocità, diversamente da altre regioni, soprattutto del Nord, servite invece da collegamenti ferroviari veloci ed efficienti;
la mobilità su ferro risulta essenziale non solo per garantire un servizio ai passeggeri e un celere trasporto di merci, ma soprattutto quale strumento di coesione territoriale crescita e competitività;
l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria lungo la direttrice Milano-Lecce risulta indispensabile per il rilancio di una zona ad alto potenziale economico, anche in vista della prossima strategia macroregionale, oltre che necessario per colmare il *gap* tra le regioni del litorale adriatico sprovviste della linea ad alta velocità e quelle che invece ne beneficiano, in modo da garantire le stesse opportunità, in termini di crescita e competitività, a tutto il territorio nazionale,
impegna il Governo:
1) in prospettiva dell'approvazione della macroregione adriatico-ionica, ad assumere ogni iniziativa in sede europea per promuovere il prolungamento del corridoio baltico-adriatico (n. 1) lungo la direttrice Ancona-Pescara-Bari-Taranto-Lecce, che costituisce un elemento strategico tra i diversi poli produttivi e le aree portuali dell'Adriatico, capace di rendere l'Italia il baricentro dei traffici commerciali tra l'Oriente e l'Occidente, nonché fra i Paesi del Nord Europa e le nuove economie che si affacciano sul Mediterraneo;
2) ad individuare le misure necessarie a garantire un'adeguata programmazione in favore di progetti indirizzati all'ammodernamento della linea ferroviaria della dorsale adriatica, con particolare riferimento alla direttrice Milano-Lecce, in considerazione della programmazione delle risorse dell'UE per il periodo 2014-2020 nel quadro delle grandi reti transeuropee, nonché in vista della prossima approvazione della strategia macroregionale adriatico-ionica.

Allegato 6

CONFERENZA DEI PRESIDENTI DELLE ASSEMBLEE LEGISLATIVE DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME

Ordine del giorno approvato in Assemblea plenaria a Roma il 13 dicembre 2013

PREMESSO CHE

• il diritto a un trasporto efficiente è uno dei diritti fondamentali dei cittadini;

• collegamenti veloci sulla linea adriatica sono una priorità per lo sviluppo dell'intera dorsale adriatica, dal Nord Est al Centro al Mezzogiorno;

• l'Alta Velocità ferroviaria adriatica e l'ammodernamento della dorsale orientale della rete ferroviaria italiana sono obiettivi strategici per le Regioni del Centro-Sud e del Nord adriatico interessate;

CONSIDERATO CHE

• attraverso l'interconnessione con le reti appenninica, ionica e dei Paesi europei confinanti nel settore Nord Orientale, la modernizzazione delle infrastrutture ferroviarie lungo l'Adriatico assumerebbe un valore strategico per collegare tutte le aree italiane, assicurando una mobilità efficace e sostenendo la capacità industriale-commerciale e quindi lo sviluppo economico;

• l'Alta Velocità adriatica, in connessione con lo sviluppo dell'Alta Capacità sull'asse Puglia-Campania, rivoluzionerebbe il trasporto ferroviario nel Mezzogiorno e che velocizzare con linee ferroviarie moderne le comunicazioni tra Tirreno e Adriatico attraverso l'Appennino, rappresenta per regioni una sfida all'emarginazione del Sud e una risorsa per la ripresa;

• collegamenti ferroviari moderni tra il Mezzogiorno, il Centro-Nord e l'Europa sono essenziali nel progetto di reti intermodali internazionali e che la tratta dal Salento al capoluogo emiliano è un segmento rilevante del Corridoio Adriatico, uno dei progetti di rete integrata europea di trasporti che valorizzerà i collegamenti transadriatici via mare, su gomma e rotaie tra l'Europa e il Mar Nero;

• il prolungamento del corridoio baltico-adriatico lungo la dorsale adriatica, sulla direttrice Milano-Lecce, renderebbe l'Italia snodo centrale degli scambi tra Oriente e Occidente mediterraneo;

• lo stanziamento di 450 milioni di euro in tre anni, dal 2013 al 1015, previsto nella Legge di Stabilità 2014, rappresenta solo un primo intervento;

RITENENDO

prioritario eliminare l'anacronistica strozzatura tra Puglia e Molise e in Abruzzo, realizzando il raddoppio della linea ferroviaria adriatica nei 37 chilometri di binario unico tra Lesina Termoli e nella pur tratta a Nord della stazione di Ortona;

tutto ciò premesso e considerato la Conferenza dei Presidenti delle Assemblee legislative delle Regioni e delle Province autonome

CHIEDE AL GOVERNO NAZIONALE

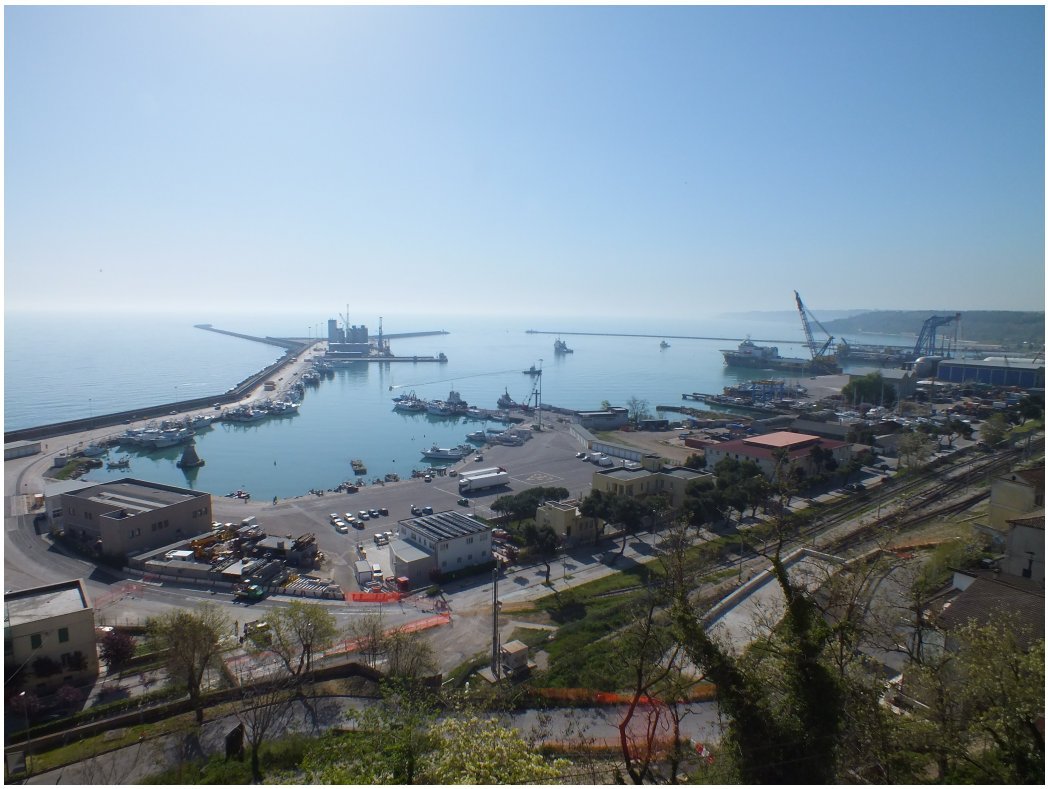
• di voler considerare a sua volta prioritaria l'estensione alla dorsale adriatica di progetti di velocizzazione e modernizzazione dei collegamenti ferroviari;

• di voler porre in essere tutte le iniziative utili e reperire le risorse finanziarie necessarie;

• di adoperarsi perchè il raddoppio della tratta ortonese e della Lesina-Termoli venga compreso quanto prima tra le opere strategiche indifferibili, per superare la strozzatura che tuttora limita ad un solo binario 38 chilometri della rete ferroviaria che collega Nord e Sud della penisola sul versante orientale;

• di poter ottenere un incontro a Roma, presso Palazzo Chigi o la sede del Ministero dei Trasporti, per un confronto sulla urgente realizzazione di reti di infrastrutture ferroviarie moderne e veloci, al servizio dello sviluppo di ogni territorio del Paese.






Adria
ferries