

**Convegno Ravenna 15-16 Dicembre 2000**  
**gruppo di lavoro n° 4**  
**(Economia, comunicazioni, porti e relazioni economiche)**  
Coordinatori: Christos Stremmenos (Univer. di Bologna)  
Boris Tihi (Univer. Di Sarajevo)

**Intervenuti:**

1. Ch. Stremmenos (Univer. di Bologna)
2. P. Baccarini (Pres. Union-Camere)
3. G. Patsiavòs (Min/ro Trasporti Greco)
4. B. Tihi (Univer. Di Sarajevo)
5. G. De Carlo (Ferrovie dello Stato-Div. Infrastruttura)
6. P. Inchingolo (Univer. Di Trieste)
7. I. Bernardini (Univer. Di Lecce)
8. J. Paravantis (Univer. Di Ioannina)
9. L. Tassan Zanin (Univer. Di Trieste)

I lavori sono svolti secondo le linee guida prestabilite per questo gruppo, arricchiti inoltre come era atteso, dai vari contributi di competenza degli intervenuti.

Partendo dalla «Dichiarazione di Ancona» dove si sottolinea l'importanza dei «trasporti marittimi e terrestri» ai fini dello sviluppo sostenibile e integrato nella regione Adriatica e Ionica, per raggiungere la tanto auspicata stabilità e sicurezza in questa zona, si risalta quel paragrafo della stessa «Dichiarazione» dove «la collaborazione interuniversitaria contribuirà a rafforzare la dimensione culturale dell'Iniziativa Adriatica e Ionica e, nel contempo, a favorire uno sviluppo economico sostenibile».

Viene in seguito brevemente evidenziato il moderno concetto di «sviluppo sostenibile» che prevede una stretta interazione tra le Istituzioni, le Università in particolare, e il territorio. Lo stesso principio va esteso a tutte le Università del bacino che sono chiamate a confrontarsi con gli aspetti territoriali dei loro Paesi. La rete UNIADRION potrà contribuire allo sviluppo territoriale dell'intera regione promuovendo la identificazione e realizzazione di Progetti comuni basati su proposte scientificamente motivate, nonché con l'offerta di supporti tecnici in fase realizzativa, se saranno richiesti.

Nel caso specifico delle infrastrutture e dei trasporti, la rete UNIADRION può offrire una numerosità di contributi, tra i quali:

- divulgare, secondo i principi del rigore scientifico, i contenuti progettuali e il grado di avanzamento delle diverse iniziative di interesse per la regione
- verificare la compatibilità ambientale, la competitività del servizio e la sicurezza dell'utenza, delle infrastrutture e dei mezzi di trasporto, promuovendo ed attuando progetti e valutazioni a prevalente contenuto scientifico
- promuovere programmi di ricerca nel campo della logistica e dei trasporti, con l'obiettivo di garantire ai piani realizzativi la corretta collocazione nel più ampio contesto dello sviluppo sostenibile.

L'insieme di queste attività, oltre ad offrire un importante riferimento per i decisori politici nazionali e locali, concorrerà a costituire un patrimonio di conoscenze assai importante, sia sul piano scientifico, sia su quello informativo.

La constatata dissimmetria infrastrutturale delle due sponde dell'adriatico e dello ionio, impone serie ed approfondite ricerche propositive, miranti a colmare il divario infrastrutturale esistente, con il pieno rispetto alle sensibilità ecologiche, specialmente per questa zona di altissimo valore culturale e di integrità ambientale.

Con riguardo alla specificità della zona, dovranno promuoversi dall'UNIADRION, tematiche di ricerca comparative a livello dei vari mezzi di trasporto (ferrovie, navigazione, trasporti su gomma et), per poter pronunciarsi con delle opzioni e modelli meno dannosi per l'ambiente e l'ecologia, che sonno delle risorse insostituibili per l'Adriatico e lo Ionio.

L'esperienza di Ravenna riportata sul tavolo dal avv. Baccarini, dimostra la fattibilità, la richiesta e l'economicità di questo modello alternativo di sviluppo infrastrutturale che predilige come mezzi di

trasporto le navi e le ferrovie sottraendo enorme traffico su gomma dalla rete autostradale dell'adriatico occidentale.

Sul corridoio multimodale Adriatico-Ionio (confronto Italo-Greco, sullo stato di avanzamento di questo progetto Europeo), hanno riferito dalla parte Greca il rappresentante del Ministero dei trasporti Dr. Patsiavòs e dalla parte Italiana l'Ing. De Carlo delle "Ferrovie dello Stato SpA, Divisione Infrastruttura", con delle relazioni complete ed esaurienti. l'Ing. De Carlo ha inoltre evidenziato le potenzialità e la tecnologia delle "Ferrovie dello Stato SpA e la massima disponibilità del Ente. Dai due interventi si è visto però, che nello stato attuale "il corridoio" interessa marginalmente la costa orientale del bacino ed è del tutto assente la progettualità nei paesi rivieraschi attualmente extracomunitari.

Con vigore il Prof. Tihi(Rett. Univ. Sarajievo) ha sottolineato l'importanza delle infrastrutture per lo sviluppo economico sostenibile e si è riferito ai problemi attuali di sottosviluppo della sua zona (Bosnia).

Il prof. P. Inchingolo ha portato l'esempio di un progetto di area metropolitana di Trieste con la Slovenia, finanziato dal programma INTEREG

L'Ing. J. Paravantis ha messo in evidenza la continua tendenza di crescita del trasporto su gomma, a scapito del trasporto su rotaia, riportando il conseguente aumento del consumo dei combustibili fossili a 68% del totale, in casi estremi p.e. Stati Uniti.

L'Ing. Lara Tassan Zanin (Univers. Di Trieste), ha relazionato sulle infrastrutture e le opere previste dal "Patto di Stabilità" nei Balcani. Risulta che nessun tipo di intervento infrastrutturale è previsto lungo la costa orientale adriatico-ionica.

Dalla discussione sono emersi i seguenti punti che vanno intesi come proposte di questo gruppo di lavoro:

- La carenza di progettualità complessiva per la regione adriatico-ionica è dovuta al fatto che essa non viene vista a livello Europeo, culturalmente ed economicamente unitaria, come si prefigura nell' "l'Iniziativa Adriatico-Ionica". Ragion per qui, come primo atto politico da perseguire, è il riconoscimento ufficiale di questo bacino alla stregua di un'unica "EUROREGIONE" (Ente previsto nella strutturazione della futura Europa integrata).
- La diversa realtà infrastrutturale nelle due sponde adriatico-ioniche, impone studi e ricerche per lo sviluppo di modelli infrastrutturali differenti: Nella costa occidentale, oltre la funzionalità, la competitività ed efficienza, i modelli dovranno essere rigorosamente ecocompatibili. Nella costa orientale carente di infrastrutture moderne e continue, dovremo studiare l'AUTOSTRADA costiera Peloponeso-Trieste, con dei criteri di ecocompatibilità ma anche di funzionalità competitività et., per lo sviluppo sostenibile ed equilibrato basato sulla valorizzazione culturale e ambientale dell'intera "Euroregione".
- Poiché la futura "Euroregione Adriatico-Ionica", costituisce la cerniera fra l'occidente e l'oriente Europeo, dovrà farsi carico, avvalendosi dell'UNIADRION, di studiare e promuovere modelli alternativi di sviluppo infrastrutturale nella parte del Sud-Est Europeo che incide a livello ambientale e di capacità recettiva delle attuali infrastrutture in gran parte della regione Adriatico-Ionica, in vista del allargamento dell'U.E.
- Promuovendo collaborazioni transfrontaliere in uno spirito di reale integrazione Europea, fra Enti p.e. Ferroviari, studiando e sviluppando retti ferroviarie moderne nella costa ionica Greca e fin dove possibile Albanese, con un incrocio nodale alla città di Ioannina della rete orizzontale proveniente dalla zona di Otranto e via nave raggiungente, Igumenitsa-Salonico-Istambul, si evitano parecchi inconvenienti del futuro allargamento. Infatti il completamento tra breve nel Nord della Grecia dell'asse autostradale a pettine con direzione Est-Ovest, chiamato "Via Ignazia", riverserà enorme traffico pesante su gomma alle autostrade adriatiche Italiane, proveniente principalmente dei Paesi balcanici centro-orientali e la Turchia. In questo caso oltre il danno ambientale dell'Italia Adriatica e della Grecia del Nord, si metteranno a dura prova le infrastrutture autostradali esistenti.