

## Un esempio di capitalizzazione dei risultati prodotti nell'ambito dei trasporti passeggeri marittimi: il progetto CAPTAIN

L'evento di Mid-term del progetto CAPTAIN (acronimo di *Capitalization of Transport models in Adriatic Ionian Network for supporting EUSAIR development* / Capitalizzazione di modelli di trasporto nella rete adriatico-ionica a supporto dello sviluppo di EUSAIR), svoltosi a Rijeka (Croazia) lo scorso 15 settembre 2016 è stata l'occasione per presentare lo stato dei lavori relativi all'attività di capitalizzazione prevista nell'ambito dello stesso progetto.

CAPTAIN risponde alla comune esigenza di migliorare l'accessibilità e la mobilità nel bacino adriatico-ionico (AI) e nel suo entroterra, attraverso lo sviluppo di servizi di trasporto integrato, sostenibili, sicuri, a carattere transfrontaliero (CB), attraverso anche un miglioramento delle infrastrutture.

L'azione di capitalizzazione interessa tre distinti progetti realizzati grazie al finanziamento del programma europeo Adriatic IPA CBC 2007-2013, di cui uno (il primo) ritenuto dal programma di "interesse strategico": EA SEA-WAY, ADRIMOB e AdriaticMos.

Gli obiettivi specifici di CAPTAIN riguardano a) la promozione di analisi e studi di fattibilità, b) la creazione di sinergie allo scopo di sviluppare una più ampia rete di attori del settore dei trasporti per rafforzare le loro capacità e c) lo sviluppo e il trasferimento di strumenti, modelli, esperienze e buone pratiche implementati nei differenti progetti. Inoltre, si è voluto influire, aumentandolo, sull'impatto dei tre progetti capitalizzati sulle politiche nazionali e regionali nell'area adriatico-ionica, allo scopo di stimolare strategie macro-regionali, garantendo un coordinamento degli interventi tesi a superare le problematiche, le strozzature e i collegamenti mancanti, sia per il trasporto passeggeri e merci, con una particolare attenzione rivolta a forme di cooperazione con le organizzazioni europee e multilaterali esistenti aventi obiettivi simili o convergenti, al fine di evitare sovrapposizioni con organismi ed enti già operanti nel settore, e trovare una complementarietà e sinergie con il cosiddetto "Processo di Berlino", iniziativa diplomatica legata all'allargamento dell'Unione europea ai paesi dei Balcani occidentali.

La rilevanza dell'attività di capitalizzazione del progetto CAPTAIN è data dall'attenzione riposta affinché l'azione sia in linea e di supporto alla strategia EUSAIR ed ai suoi obiettivi inerenti alla *Connettività della regione* (Pilastro 2) e in particolare alle tematiche relative al trasporto marittimo (Tematica 1) e alle connessioni intermodali con l'entroterra (Tematica 2).

Inoltre, è da tenere a debita considerazione il luogo e il momento dello svolgimento dell'evento (In Croazia, a metà settembre), alla luce dell'imminente lancio del primo bando

del programma transfrontaliero Italia-Croazia, che prevede, tra gli assi prioritari definiti di interesse, una forte attenzione per gli aspetti legati al trasporto e alla mobilità marittimi.

L'evento ha dato l'opportunità di presentare tre delle attività svolte dal progetto CAPTAIN, che maggiormente evidenziano l'elevato potenziale di sostenibilità di specifici output da capitalizzare.

L'azione propositiva che indubbiamente presenta un più evidente impatto a livello regionale, interessando l'intero bacino adriatico-ionico, è rappresentata dalla costituzione dell'**Osservatorio Adriatico-Ionico sul trasporto marittimo dei passeggeri**, sorto dall'iniziativa dell'intero partenariato di EA SEA-WAY che ha siglato un accordo transfrontaliero per la sua realizzazione (maggio 2016). In CAPTAIN, si è dunque trattato di passare a formalizzare la sua istituzione (iter tuttora in corso) attraverso una sua strutturazione legale sotto la forma di GEIE (Gruppo europeo di interesse economico), ritenuta la forma più flessibile e snella.

Lo scopo dell'Osservatorio è volto al miglioramento della mobilità nell'area marittima adriatico-ionica attraverso la promozione della cooperazione territoriale e transfrontaliera e lo sviluppo di un dialogo costruttivo tra i key-player di settore e anche con i policy maker dell'area, fornendo specifiche proposte su questioni legislative e tecniche. Inoltre, è obiettivo auspicato che l'Osservatorio possa svolgere la sua attività in sinergia con analoghi enti dell'area mediterranea, allo scopo di condividere e sviluppare in modo condiviso soluzioni alle tematiche affrontate.

Nello specifico, all'Osservatorio sono stati posti alcuni obiettivi risultati di comune interesse da parte dei soggetti coinvolti, quali

- la promozione della cooperazione territoriale e transfrontaliera per un sistema di mobilità dei passeggeri integrato e sostenibile,
- la promozione del bacino adriatico-ionico quale area unica nell'ambito mediterraneo,
- influenza sugli ambienti politici nazionali e regionali/locali che presentano interessi comuni, proponendo soluzioni comuni su temi specifici, anche mediante un procedimento di "attività di lobby",
- contribuire e sostenere i policy maker nell'affrontare e risolvere questioni legislative, favorendo una standardizzazione delle procedure amministrative e del quadro legale,
- provvedere alla fornitura di high-level expertise su tematiche relative al trasporto marittimo delle persone,
- offrire un quadro statistico per l'area adriatico-ionica,

- rappresentare il centro per la raccolta e la diffusione di esperienze acquisite e di buone pratiche relative al trasposto delle persone e alla mobilità in senso ampio,
- la proposta di soluzioni a problemi tecnici, con la presentazione di studi scientifici, l'offerta di formazione e la condivisione di esperienze tecniche,
- monitorare e diffondere le informazioni relative ai bandi europei.

L'Osservatorio, costituito da un numero limitato di membri fondatori corrispondente all'attuale partenariato di CAPTAIN, vede necessariamente un suo sviluppo attraverso il diretto coinvolgimento di altri soggetti del territorio, con interessi e competenze inerenti agli obiettivi dello stesso, quali possono essere le amministrazioni pubbliche, gli ambienti accademici e di ricerca, gli enti di sviluppo, le strutture amministrative portuali, gli operatori economici di settore, ecc..

Un importante supporto all'esercizio dell'Osservatorio proviene dall'attività svolta relativa allo studio e all'implementazione dello stato del trasporto marittimo nella regione adriatico-ionica. Il lavoro, anch'esso avviato nell'ambito del progetto EA SEA-WAY da un ampio team accademico dei paesi dei Balcani occidentali, partendo dall'analisi della situazione attuale che vede una diminuzione quantitativa sia di traghetti passeggeri che di traghetti per il trasporto merci, mira attraverso modelli previsionali a definire i possibili sviluppi della mobilità dell'area, individuando le peculiarità e i fattori stimolanti, e proponendo una serie di azioni atte a re-incentivarne l'uso del trasporto marittimo, incrementandone l'efficienza e l'integrazione con altri mezzi di trasposto a favore di una effettiva intermodalità d'uso, attraverso una pianificazione dell'utilizzo delle risorse, una gerarchizzazione dei bisogni e una razionalizzazione dei processi.

Il progetto CAPTAIN coglie anche l'occasione per evidenziare come attraverso l'esecuzione di attività progettuali distinte si possa giungere in modo concreto all'implementazione della mobilità nel bacino adriatico-ionico, anche attraverso il miglioramento di strutture portuali. L'esempio specifico presentato è quello del Terminal passeggeri del Porto di Bar, in Montenegro, per il quale la combinazione di differenti interventi progettuali (ADRIMOB, quindi EA SEA-WAY) con il rispettivo finanziamento, hanno contribuito in maniera comune e coesa al suo sviluppo, sia in termini strutturali (ampliamento della banchina) che di miglioramento ed efficienza delle operazioni ai traghetti e dei servizi offerti ai viaggiatori.