

LA ZES ? COSI'...E' SOLO UNA PRESA IN GIRO.

Molti aspettano l'arrivo del "miracolo" con la ZES. Senza un porto funzionale, efficiente, affidabile e capace di collegarsi ad un ampio retroporto, che comprende le maggiori aree industriali della regione, la ZES non serve a niente.

LA ZES ? COSI'... E' SOLO UNA PRESA IN GIRO

Da anni si parla di portualità, dell'importanza economica e del ruolo strategico dell'Italia e del trasporto marittimo, per il contributo che il settore realizza in termini di lavoro, reddito e imposte.

Per l'Istituto di Ricerca "Nomisma", la filiera marittimo-portuale crea direttamente **46,7 miliardi di valore aggiunto e oltre 885 mila occupati**, ed è un pilastro essenziale per il resto del tessuto produttivo italiano, industria, servizi e turismo, anche se, per **le inefficienze della logistica, l'Italia perde 60/70 miliardi l'anno** (altro che PNRR). Un'enorme ricchezza che il nostro Paese non riesce a incassare.

La Regione Abruzzo, proprio sul piano della portualità, rappresenta l'archetipo della situazione nazionale. Una regione con posizione geografica invidiabile, che non riesce a valorizzare il trasporto marittimo. In cinquanta anni di Amministrazione regionale, non è cambiato praticamente

niente. Tutti hanno fatto un gran parlare di portualità, d'investimenti sulle infrastrutture, ma in concreto, non si è fatto nulla, mentre molte aziende continuano a sopportare costi aggiuntivi per movimentare le merci in scali distanti anche diverse centinaia di chilometri e altre ancora sono state costrette a delocalizzare, il tutto a danno dell'economia e dell'occupazione.

Adesso, **molti aspettano l'arrivo del "miracolo" con la ZES**. Certo, per l'Abruzzo sarebbe importante avere una ZES efficiente ma, prima di tutto, occorre dotare la Regione di un'infrastruttura portuale funzionale, efficiente, affidabile e **capace di collegarsi ad un ampio "retro-porto", che comprende le maggiori aree industriali della regione**.

Il DEFR 2022-2024 (Documento di Economia e Finanza Regionale), approvato il 30 giugno, fa ampio riferimento alla Delibera n. 337 del giugno 2020, con la quale sono state individuate **le infrastrutture strategiche** ritenute "opportune e necessarie per lo sviluppo del territorio".

Nel settore delle infrastrutture e dei trasporti - è scritto nel DEFR - "la regione sta orientando le proprie scelte programmatiche e progettuali tramite l'aggiornamento dei corridoi della rete trans-europea dei trasporti (reti Ten-T), chiedendo alla Commissione Europea **l'inclusione nella rete centrale (CORE), della rete ferroviaria ad alta velocità al tratto Ancona-Pescara-Termini-Isernia e all'asse Ortona-Pescara-Civitavecchia**". Questa preposizione prefigura un sistema territoriale costituito da manifattura, servizi innovativi alla produzione, infrastrutture di trasporto e servizi di logistica fortemente interconnesso, che insieme concorrono ad elevare le capacità competitive ed attrattive dell'Abruzzo. Infatti, le reti dei trasporti sono importanti, ma da sole non servono se parallelamente la manifattura non si avvale di trasporti sostenibili (ferrovia, intermodalità) e se non si afferma un nuovo modello organizzativo e dei servizi di logistica territoriale, con il compito di agevolare i transiti delle merci lungo le direttrici est-ovest e nord-sud.

Il porto di Ortona è il NODO STRATEGICO che incrocia il Corridoio Baltico-Adriatico (che corre lungo la dorsale adriatica) **con il Corridoio trasversale Tirreno-Adriatico**. Dunque, un nodo infrastrutturale che da valore e sostanza sia alla Zona Economica Speciale che alla trasversalità Tirreno-Adriatico. Ma questo nodo strategico costituisce **anche L'ANELLO DEBOLE dell'intero disegno programmatico**, se non si è in grado di intervenire concretamente e subito sulla sua funzionalità ed efficienza. Nel 2016, con il Masterplan Abruzzo - patto per il Sud, negli oltre 1,5 Miliardi d'investimenti previsti, al porto di Ortona, che il **Presidente D'Alfonso** riteneva "l'infrastruttura più importante dopo la fondovalle Sangro", furono assegnati circa 50 milioni di euro, ad oggi non si è ancora visto un euro di lavori.

Nella DGR 337/2020 il **Presidente Marsilio** dei circa 7,6 Miliardi

di euro d'investimenti per infrastrutture strategiche con priorità "molto alta" e "alta", assegna al porto di Ortona **130 milioni di euro (pari allo 0,002%), risorse ancora da reperire quasi per intero**, poiché dei 49,85 milioni iscritti come disponibili (quelli del Masterplan), oltre 37 sono stati stornati per l'emergenza Covid19. Tutto questo dimostra che la portualità non è ancora percepita come elemento determinante lo sviluppo regionale e parte fondamentale della ZES e dello stesso Corridoio trasversale Tirreno-Adriatico. Cos'è stato realizzato in tanti anni di promesse?

Chiacchiere, solo chiacchiere, unicamente chiacchiere. **Basti pensare che sono ancora da completare gran parte delle opere previste nel Piano Regolatore Portuale del 1969** (oltre 50 anni fa): gli interventi sull'approfondimento dei fondali a -10, il prolungamento della diga sud e l'ampliamento delle banchine. Mentre occorre ancora **approvare il nuovo PRP** adottato dalla Capitaneria di porto nel giugno 2015 al fine di realizzare le altre opere necessarie per rendere funzionale la ZES e inserire la regione nella rete dei traffici internazionali (dopo 4 anni, in questi giorni, è stato affidato la redazione del PRP di Sistema ad un raggruppamento di imprese capeggiato dalla romana Modimar, vedremo cosa sarà del porto d'Abruzzo).

Poi ci sono problemi più semplici che in quattro anni l'AdSP non ha risolto (Ortona è il secondo porto per importanza), come: l'apertura di un **ufficio di rappresentanza** per la marineria abruzzese, la manutenzione di moli e banchine, liberare e razionalizzare **le concessioni demaniali portuali**, finalizzandole a quelle attività commerciali e produttive che creano vera occupazione.

Altri problemi riguardano la Regione: **migliorare i collegamenti stradali e ferroviari** tra l'area industriale della Val di Sangro e il porto - le curve tra San Vito e Ortona costituiscono un ostacolo per il transito di mezzi pesanti; aprire **un nuovo collegamento viario** tra la radice del molo nord e la statale 16 - come previsto dal Piano Regolatore Portuale adottato; provvedere a **ripristinare e adeguare i binari sulle banchine**; imporre alla Provincia **il completamento della bretella di collegamento tra casello A/14 e porto**; riqualificare l'area industriale in funzione di **retro-porto** e organizzare **la zona franca doganale** interclusa (previsto dal DL n.135/2018).

La ZES non potrà mai funzionare, se questi problemi non si risolvono, mentre si fa sempre più concreto un rischio: quello che dovrebbe essere uno strumento pensato e voluto per favorire la crescita e lo sviluppo del territorio, finisce per rivelarsi un'occasione mancata.

Se non c'è fondale sufficiente e se non ci sono banchine disponibili e le navi devono scalare altri porti per alleggerire il carico o costrette a restare alla fonda per 4-5-6 giorni, con perdite di centinaia e migliaia di euro/giorno, tutto questo non aiuta le nostre aziende e non è motivo di attrazione di nuovi insediamenti. Come giustamente ha sottolineato, **Silvano Pagliuca** - Presidente di Confindustria CHPE: "la ZES Abruzzo sarà attrattiva, per nuove attività imprenditoriali, se sarà in grado di connettersi, attraverso il suo sistema infrastrutturale, con le grandi linee di traffico".

Nel frattempo auguriamoci, tutti, che il **Presidente Marsilio** abbia provveduto alla **progettazione esecutiva di quelle opere essenziali**, come si era impegnato a fare, così che si possa darne esecuzione appena approvato il documento di Programmazione 2021-2024.

Adesso, al board dell'AdSP, al posto di **Rodolfo Giampleri**, c'è l'ammiraglio **Giovanni Pettorino** e presto dovrà essere nominato anche il nuovo Segretario (**Matteo Paroli** è andato a Livorno). Siamo certi che la nuova gestione sarà giusta e attenta nel valorizzare la funzionalità dell'intero sistema e si chiede al **Presidente Marsilio** di nominare, al nuovo Comitato di Gestione dell'Autorità Portuale, ma anche Comitato d'indirizzo della ZES, **personalità con vere competenze e appropriate capacità** che sappiano ben rappresentare gli interessi della Regione.