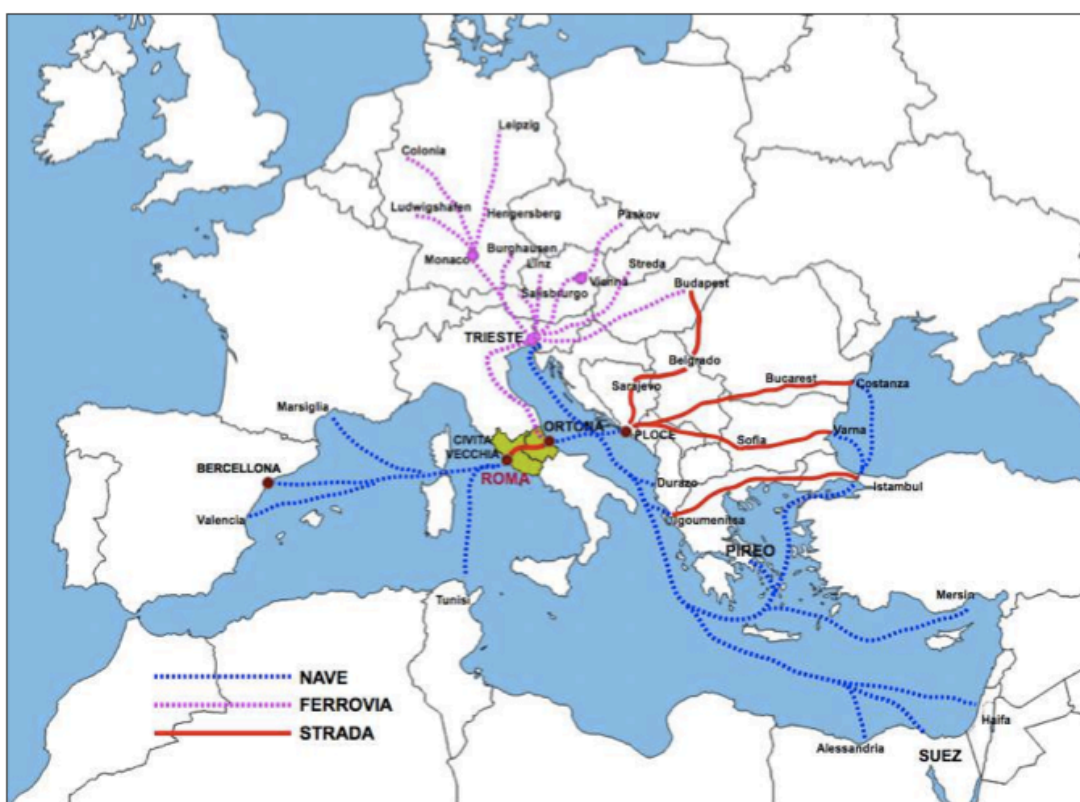


# Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)

## PROPOSTA

METTERE AL CENTRO LA TRASVERSALITA' TIRRENO-ADRIATICO



Secondo l'analisi congiunturale della Banca d'Italia, la pandemia di Covid-19, delineatasi nei primi mesi del 2020, ha colpito l'economia regionale già in una fase di rallentamento. Le stime di Prometeia, già davano per il 2019 il PIL in fase di ristagno sui livelli dell'anno precedente. Le stesse stime danno il valore aggiunto regionale in calo nell'industria, mentre le esportazioni sono diminuite, principalmente per il calo della domanda nei mercati della UE.

Ma l'economia regionale vive, da tempo, una condizione di lento declino. Maggiore preoccupazione destano i dati tendenziali, in particolare su demografia, prodotto interno lordo e occupazione.

Nella prefazione alla sua raccolta di saggi “l’Abruzzo, l’Europa e la crescita” il Prof. Giuseppe Mauro scrive: *“L’Abruzzo ha subito non pochi shock nel corso degli anni novanta. Sia interni che esterni. Dall’introduzione dell’euro e dei cambi fissi, che hanno spiazzato tutta una serie di produzioni la cui competitività si reggeva sulla svalutazione e sul fattore prezzo, sino alla crisi reputazionale a livello politico; dalla concorrenza dei paesi emergenti al salto tecnologico dalla crisi finanziaria a quella del debito sovrano. Senza contare gli effetti drammatici del sisma del 2009 e l’elevata pressione fiscale per rientrare dal gigantesco debito sulla sanità”*.

**Eppure, in Abruzzo, il processo di convergenza verso le regioni più sviluppate cresceva a ritmi sostenuti, superiori a quelli del Mezzogiorno e della media nazionale, per via di uno sviluppo infrastrutturale, soprattutto stradale, che aveva portato la regione fuori dall’isolamento dando impulso agli scambi commerciali.**

In effetti gli shock degli anni novanta del secolo scorso hanno lasciato l’economia regionale in condizioni di disagio e di ritardo. La caduta del Pil e dell’occupazione ne sono gli esempi più preoccupanti.

In un articolo del giugno 2014, sempre il Prof. Mauro ritiene che ci possano essere cinque punti su cui concentrare l’attenzione per impostare un programma di politica economica per favorire la crescita:

- Una politica industriale tesa a rivitalizzare i distretti industriali;
- La questione creditizia, con interventi di supporto alla capitalizzazione delle imprese, in particolare le piccole e medie;
- L’innovazione e il capitale umano. Senza l’apporto del capitale umano non c’è innovazione e senza innovazione non c’è spazio per il capitale umano;
- Turismo, ambiente, cultura. Il circuito virtuoso che consente di costruire un modello in grado di mettere insieme la forza dell’impianto manifatturiero con le peculiarità di un territorio ricco di beni ambientali e paesaggistici;
- Le problematiche infrastrutturali.

Rispetto all’ultimo punto il Prof. Mauro scriveva: “nel breve periodo risulta difficile pensare a una strategia di grandi interventi a motivo dei vincoli sulle finanze pubbliche. Un’azione incisiva e una forte capacità di spinta allo sviluppo regionale possono invece essere esercitate a livello di micro-infrastrutturazione diretta a migliorare la produttività del sistema.

Sono trascorsi altri anni e tutti i principali indicatori non evidenziano alcun miglioramento, ma occorre essere ottimisti e guardare al futuro con fiducia per almeno tre ragioni fondamentali:

1. Perché l’Abruzzo dispone di un tessuto industriale robusto, al cui interno operano grandi imprese multinazionali fortemente innovative;
2. Perché la posizione geografica della regione (al centro della penisola e al centro del Mediterraneo), è strategica e offre nuove e grandi opportunità alla crescita del commercio internazionale;

3. Perché si apre la possibilità di disporre di quei finanziamenti necessari per realizzare quei grandi interventi infrastrutturali che costituiscono la leva strategica più importante per la crescita dell'economia regionale.

L'Abruzzo costituisce la naturale area di espansione di Roma capitale, secondo mercato nazionale che ha una necessità assoluta: aprirsi uno sbocco sull'Adriatico.

Abruzzo e Lazio possono costituire punti di arrivo e di partenza dei flussi di traffico merci e persone intermodali che attraversano il Mediterraneo nell'asse mediano, necessaria alternativa al Corridoio V°, solo terrestre, che va dalla Penisola Iberica ai Balcani.

Abruzzo e Lazio, regioni contigue che possono integrare le connessioni logistiche sulla trasversalità attraverso un efficace raccordo tra l'area della ZES (Zona Economica Speciale) Abruzzo e quella della ZLS (Zona Logistica Semplificata) del Lazio.

L'asse terrestre sarebbe costituito dalla tratta autostradale e da una linea ferroviaria ad alta capacità Civitavecchia-Ortona, che assicurerebbe alla storia unitaria dell'Italia un primo asse trasversale che si pone come raccordo di quelli longitudinali (il corridoio Baltico-Adriatico sul versante Adriatico e il corridoio Helsinki-La Valletta sul versante Tirrenico), che caratterizzano la struttura reticolare delle infrastrutture di collegamento nazionali.

**Un'asse che avrebbe le caratteristiche di corridoio in grado di assicurare efficaci connessioni infrastrutturali con le aree industriali per sostenere lo sviluppo economico e sociale delle aree interne comprese tra il Tirreno e l'Adriatico.**

Sappiamo che la rete globale poggia quasi interamente sul trasporto marittimo nelle filiere dei servizi di trasporto e logistica a livello dei grandi flussi, dove l'intermodalità risulta il modo di trasporto più praticato al mondo (il 90% delle merci viaggia via mare), che coinvolge direttamente i porti nelle diverse funzioni e dove stanno sorgendo le Zone Economiche Speciali (ZES), come è il caso dell'Abruzzo e del Sud Italia.

Con l'istituzione della ZES Abruzzo e la realizzazione dell'alta capacità ferroviaria Roma-Pescara, si potranno attivare nuove linee marittime in Adriatico e nel Mediterraneo.

**Questo nuovo disegno di rete deve entrare a far parte integrante del processo di revisione delle reti Europee Ten-T, con grandi ricadute su scambi e flussi import-export.**

La trasversalità, con il collegamento ZES-ZLS, può rappresentare la decisiva novità di policy di una regione che ha smarrito la strada dello sviluppo e che, sotto il profilo politico, dà la sensazione che il dibattito si sia soffermato su questioni che, forse impropriamente, si possono definire di natura assistenziale, senza quella adeguata consapevolezza e capacità propositiva che i cambiamenti del mercato richiedono.

Trasversalità vuol dire avere certezze sulla realizzazione di una linea ferroviaria ad alta capacità (AC) per poter praticare l'intermodalità nel trasporto di merci e persone

dalla penisola Iberica ai Balcani e viceversa, vuol dire realizzare valide connessioni con le aree interne (urbane e industriali), vuol dire avere nodi logistici efficienti e funzionali (Porti, Interporti, Centro smistamento merci).

**Solo con impegni precisi e documentati, da parte delle istituzioni centrali, si potrà avere una ragionevole certezza di un riconoscimento Europeo del corridoio Barcellona-Civitavecchia-Ortona-Ploce, unica vera opportunità di sviluppo per l’Abruzzo.**

Oggi per l’Abruzzo si presenta la grande opportunità storica con il dispositivo dell’UE per la ripresa e la resilienza, uno strumento che offre un sostegno finanziario agli investimenti pubblici e alle riforme “che renderà le economie degli Stati membri più resilienti e meglio preparate per il futuro”.

Un dispositivo promosso per aiutare gli Stati membri ad affrontare, in modo urgente, le sfide economiche e sociali in vari settori, come il sociale, l'occupazione, le competenze, l'istruzione, la ricerca e l'innovazione, le infrastrutture, ecc.

Come ha ben evidenziato la SVIMEZ, è pericolosa e illusoria l’ipotesi ventilata, più o meno esplicitamente, di privilegiare un uso delle risorse europee in arrivo ai fini di una intensa ed accorta manutenzione-revisione del Sistema vigente, mirata a ripristinare “la normalità di prima”.

Una simile scelta, infatti, rischierebbe di confermare la lunga stagnazione sperimentata dalla economia del Mezzogiorno (e dell’Abruzzo), tra le ultime per *performance* da molti anni tra le regioni d’Europa.

È bene, invece, partire dalla valutazione della realtà regionale e prendere atto della patologica condizione consolidatasi nel corso degli ultimi 20-25 anni. Essa, ben prima della pandemia si è manifestata con quelle criticità che hanno investito progressivamente vaste aree del Mezzogiorno, che scontano e patiscono il ruolo sempre più marginale e frenante di aree interne, a causa di un deficit infrastrutturale.

**Per l’utilizzo delle risorse del Recovery Fund predisposto dall’UE, con le sue opportune e rigide condizionalità, è necessario ora fissare pochi e precisi obiettivi e varare progetti che non siano dispersivi ma in grado di definire un percorso di crescita.**

Per soddisfare queste condizioni va condivisa ed esplicitata *in primis* una “visione” convincente, realistica e immediatamente operativa che ponga mano alla fondamentale esigenza di connettere la regione affrontando il multidimensionale ed imponente problema di governare e ridurre drasticamente le disuguaglianze economiche e territoriali che minano alla base le potenzialità del sistema regionale.

**A questo scopo, più che sollecitare e fare un inventario di progetti occorre definire un chiaro disegno di sistema come condizione preliminare per ridare fiato all’economia nel suo complesso.**

Il valore delle grandi infrastrutture (le connessioni), della portualità e dell’economia del mare dovrebbe essere studiata e presa in considerazione con maggiore attenzione dai decisori politici. Occorre un “cambiamento di visione”, cioè saper cogliere l’enorme opportunità (da decenni trascurata, in particolare dall’Abruzzo) di

partecipare al governo ed allo sviluppo dell'economia del mare ed in particolare del Mediterraneo, il luogo che più radicalmente la globalizzazione ha investito rendendolo centrale e strategico e nel quale l'Italia, unico grande Paese dell'Unione esclusivamente mediterraneo, resta ai margini.

Per l'Abruzzo, all'adempimento di queste condizioni, si aggiunge **l'esigenza di bruciare i tempi di realizzazione della linea dell'Alta Capacità Ferroviaria Roma-Pescara, che il Governo e le FFSS si sono impegnate a realizzare** (non se ne conoscono ancora i termini) stante una linea ottocentesca obsoleta e poco funzionale.

Accelerare i tempi è essenziale per dare al trasporto intermodale il vantaggio competitivo di una inedita trasversalità trans europea che realizza la connessione Tirreno-Adriatico, che può valorizzare la contiguità tra la ZES Abruzzo e la ZLS Lazio. **Promuovere lo sviluppo dell'intermodalità, corrisponde pienamente ad uno dei fondamentali obiettivi dell'UE, quello della sostenibilità ambientale con l'ottimizzazione della logistica, promuovendo quei sistemi di contenimento delle emissioni, coerentemente ai cogenti criteri fissati dal progetto Europa 2030.**

Nel nuovo disegno della globalizzazione ZES e ZLS possono assumere una funzione decisiva nel processo di razionalizzazione e accorciamento delle catene del valore dando impulso al rientro su territori domestici di specifiche delocalizzazioni (*reshoring*).

Più in generale, già oggi, il ruolo della ZES può risultare di notevole impatto a noi favorevole anche nella fase di rallentamento dell'economia mondiale, a condizione di un tempestivo riposizionamento teso a colmare inerzie e ritardi storici.

Le aree interne, involontarie protagoniste di quel processo di desertificazione che contribuisce al declino economico generale, vanno strutturalmente coinvolte nella riorganizzazione organica dello spazio, diventando di fatto naturali beneficiarie di occasioni di sviluppo che si possono attivare con la trasversalità e l'intermodalità, che occorre promuovere nel corridoio che unisce le ZES Abruzzo con la ZLS Lazio, nell'ambito del previsto corridoio trasversale Tirreno-Adriatico.

La linea ferroviaria Pescara-Roma è funzionale alla ZES e si presta in automatico ad interventi infrastrutturali naturalmente adatti a rivitalizzare borghi e territori delle aree interne resi organicamente complementari e funzionali attraverso la identificazione di aree da organizzare in Filiere Territoriali Logistiche (FTL) con la prospettiva di favorire circuiti di sviluppo efficaci per contrastare il progredire della marginalità economica e il degrado demografico.

**Con la realizzazione della trasversalità Tirrenico-Adriatica, si apre un ventaglio di rilevanti dinamiche di lungo periodo e il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) rappresenta dunque un'occasione unica e senza precedenti per progettare un nuovo Abruzzo, fondato su una crescita sostenibile e duratura.**

Euclide di Pretoro