

## CORRIDOIO EUROPEO CIVITAVECCHIA-ORTONA: OPPORTUNITA' E PROBLEMI

Il Dipartimento per le Infrastrutture del MIT ha inviato una circolare con la quale si invita tutti i Dipartimenti a far pervenire proposte entro il 2 novembre p.v. sulla revisione della Rete Europea dei Trasporti (Ten-T). Proposte che saranno discusse con la Commissione Europea entro la fine del 2020, cioè nel giro dei prossimi due mesi.



La Regione Abruzzo che è fuori dalla rete europea dei trasporti, aspira a far parte, sia del corridoio longitudinale con il prolungamento del Corridoio Baltico-Adriatico da Ancona a Bari, ma soprattutto è molto interessata al riconoscimento di un Corridoio Trasversale intermodale tra il Porto di Barcellona (Spagna) Civitavecchia-Pescara-Ortona-Ploce (Croazia)

Perché è importante stare dentro i Corridoi dei Trasporti? Perché sui corridoi l'Europa investe sul potenziamento delle infrastrutture materiali (Strade, Ferrovie, Porti, Aeroporti, Interporti) e immateriali (collegamenti internet veloci e super veloci) ma soprattutto perché questi Corridoi disegnano i percorsi sui quali transitano i flussi di merci che alimentano le imprese e i centri del commercio sul territorio, creando economia e occupazione.

Per l'Abruzzo, quindi, si potrebbero aprire nuove e interessanti prospettive di sviluppo. Due sono i fattori che alimentano questa speranza:

1. L'avvenuta istituzione della Zona Economica Speciale (ZES)
2. L'apertura di una nuova linea ferroviaria ad Alta Capacità (AC) Roma-Pescara.

Sulla ferrovia il Ministero delle Infrastrutture ha presentato un progetto di RFI per un impegno di spesa pari a 6,5 miliardi di euro, ai quali il Ministro De Micheli ha voluto aggiungere 250 milioni, perché ritiene che su questa direttrice occorra valorizzare il trasporto merci. Questi due fattori costituiscono buone e valide premesse per il riconoscimento, da parte dell'Europa, del Corridoio Trasversale Civitavecchia-Ortona, al centro della penisola, ad integrazione degli altri due già riconosciuti, a Nord Livorno-Bologna-Ancona, a Sud

Napoli-Bari (vedi figura).

Ma, queste valide premesse, non bastano a garantirne l'esito positivo. Infatti, anche Marche ed Umbria hanno avuto l'impegno del MIT per il completamento della ferrovia veloce Orte-Falconara e potrebbero aspirare al riconoscimento di un Corridoio Trasversale Civitavecchia-Ancona, anche se per loro la partita è molto più complicata.

L'Europa non può riconoscerli entrambi e il Ministero (se ha un senso l'enfasi che il Governo Conte pone sullo sviluppo delle aree interne e il Mezzogiorno), dovrà assegnare un valore particolare alla richiesta dell'Abruzzo. Sappiamo bene che ci saranno "pressioni" di ogni tipo sul Ministero, ed è giusto che l'Abruzzo faccia sentire in modo forte e chiaro le sue ragioni. Ottima, quindi, è stata l'iniziativa di Confindustria Abruzzo che ha raccolto l'adesione di tutte le Associazioni Imprenditoriali, delle Organizzazioni Sindacali e di un gran numero di Sindaci dei Comuni abruzzesi e laziali intorno ad un documento a sostegno del nuovo Corridoio Trasversale, realizzato dal sottoscritto e dall'Ing. Nervegna, inviato al Ministero delle Infrastrutture e ai Presidenti delle Regioni Abruzzo e Lazio.

Ci sono tante buone ragioni perché il Ministero faccia propria la proposta del Corridoio Civitavecchia-Ortona da portare al tavolo europeo, purtroppo la proposta presenta un punto critico: il PORTO (che nella logica di corridoio dei trasporti è un elemento di assoluta centralità).

Il Porto d'Abruzzo, scalo con grandi potenzialità di sviluppo, attualmente presenta funzioni operative molto limitate e non può certamente competere con il Porto di Ancona. Tuttavia, nei 500 km di costa che separano il Porto di Ancona da quello di Bari, è l'unico vero porto di interesse nazionale, con un movimento merci tra 1 e 1,5 milioni di ton/anno.

Quello di Ortona è uno dei 57 porti di interesse nazionale e fa parte dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Centrale, per cui il rappresentante dell'Abruzzo in seno al Comitato di Gestione farebbe bene a riservare a questo Porto maggiore attenzione e intervenire concretamente per renderlo funzionale e pienamente operativo prima possibile.

Incredibili e assurdi sono, infatti, i ritardi sul Porto d'Abruzzo. A parte le diatribe e le storiche ed infruttuose lotte di campanile, ben distribuite sono le responsabilità dell'ultimo decennio. Al netto dei bei discorsi del Presidente D'Alfonso su comitati e cabine di regia, resta la mancata approvazione del Piano Regolatore Portuale (PRP) e restano i colpevoli ritardi nella progettazione delle opere del Masterplan, che hanno permesso al Presidente Marsilio di distrarre i finanziamenti.

Poi c'è la disastrosa gestione comunale del dragaggio, lavori periodicamente annunciati e mai iniziati, c'è l'inspiegabile immobilismo di TUA-Sangritana per il ripristino della ferrovia sul Porto (sono quattro anni dal novembre 2016, firma del contratto) e poi l'assurda vicenda sull'incompiuta bretella di collegamento tra il casello A/14 e il Porto, che la Provincia di Chieti non riesce a completare dal 2007. C'è la mancata manutenzione della scogliera di protezione del molo nord che rischia di rendere inaccessibile il molo e le attività in banchina, c'è l'interdizione del molo martello agli attracchi (ordinanza n°3 del dicembre 2017), c'è la banchina di riva rimasta incompiuta e poi c'è la sottrazione di importanti aree commerciali per inopportune concessioni, etc., etc.

Tutto questo rende il Porto d'Abruzzo poco funzionale e poco attrattivo. Si continua a perdere tempo prezioso, creando quella situazione che rischia di farci perdere il corridoio trasversale e ritardare o vanificare la nascita della ZES.

Una situazione grave che crea disagio e difficoltà agli Operatori Portuali e alle aziende del territorio. Una situazione che impedisce la crescita economica e occupazionale della città e della regione. E' proprio il caso di dire ADESSO BASTA, il Presidente Marsilio faccia valere il suo ruolo di Governatore della Regione.