

AVEVAMO VISTO GIUSTO:

C'ERA, E C'E' ANCORA, BISOGNO DI UN'AUTORITA' PORTUALE LAZIO-ABRUZZO

La notizia della rimodulazione di un pacchetto di 7.3 Miliardi di euro delle opere del PNRR, dei 39,7 Miliardi assegnati al Ministero delle Infrastrutture, prevede un taglio nei finanziamenti della linea ferroviaria Alta Velocità Pescara-Roma, da tutti ritenuta strategica per lo sviluppo dell'Abruzzo.

La notizia ha creato un acceso dibattito con conseguente rimpallo di responsabilità tra maggioranza e opposizione in Consiglio Regionale, anche per il fatto che il taglio a danno dell'Abruzzo, pari a 600 milioni di euro, verrebbe utilizzato per completare le altre due opere sulle linee ferroviarie trasversali: la Orte-Falconara e la Metaponto-Potenza.

Una scelta grave, una vera sciagura per la nostra economia regionale e, in particolare, per le aree interne del centro meridione. Quella vasta area che, con ansia, attende il riconoscimento del Corridoio Trasversale Tirreno-Adriatico per lo sviluppo dei trasporti intermodali tra la Penisola Iberica e l'area Balcanica e la ripresa dell'economia.

Vogliamo ricordare che **su questo Corridoio è stata perimetrata l'area di sviluppo della ZES Abruzzo,** con l'obiettivo del rilancio e la riqualificazione di quelle aree industriali in forte difficoltà proprio per la carenza di valide connessioni infrastrutturali.

L'allungamento da Ravenna a Brindisi del Corridoio Baltico-Adriatico, (*emendamento approvato dal Parlamento Europeo nella seduta plenaria il 28 ottobre 2015*) è un risultato importante rispetto alle possibilità di sviluppo del traffico merci con il Centro e il Nord Europa, tuttavia occorre avere consapevolezza che questo non basta a superare il rischio emarginazione delle aree interne se l'Abruzzo resta esclusa dalle relazioni ovest-est di ben maggiore rilevanza strategica nel contesto dell'Europa mediterranea.

Per questo la revisione del Regolamento UE 1315/2013 della rete Europea dei Trasporti (TEN-T), approvato a Strasburgo il 14 dicembre 2021, con **l'inserimento del nodo di Ortona nella Rete Globale, è un risultato importante che costituisce una buona premessa al riconoscimento di un Corridoio Trasversale,** che i sottoscritti hanno promosso in questi anni come **"nuovo Corridoio Mediterraneo"**, che dalla Penisola Iberica (*porti di Algeciras, Valencia e Barcellona*), attraverso *"l'autostrada del mare"* raggiunge il porto di Civitavecchia, prosegue sul *landbridge* Lazio-Abruzzo per i porti abruzzesi (Ortona, Pescara e Vasto) e si ricongiunge via mare al porto Croato di Plòçe per riprendere il *"ramo C del Corridoio V"* per raggiungere Budapest-Kiev.

Questo Corridoio intermodale avrebbe anche un enorme valore ambientale perché, permetterebbe di spostare dalla strada all'acqua una quota significativa dell'ingente traffico pesante (*circa 900 milioni di tonn/anno tra l'Europa Mediterranea e l'area balcanica-danubiana*), che produce forti intasamenti nelle regioni transpadane, con notevoli problemi di viabilità, sicurezza, consumi ed inquinamento.

Per questo è **importante realizzare un recupero della centralità Abruzzo-Lazio nel sistema dei trasporti dell'Italia centrale**, come ponte terrestre di connessione fra le “autostrade del mare” che solcano il bacino del Mediterraneo da ovest ad est.

Ortona è il naturale porto di Roma sull'Adriatico e, considerata la rilevanza economica del corridoio trasportistico trasversale Tirreno-Adriatico e, da un punto di vista funzionale, **occorre che i nodi portuali Civitavecchia-Ortona risultino parte di un unico sistema portuale**. Questo avrebbe costituito non solo un valido impedimento al dirottamento dei finanziamenti del PNRR ma anche un forte incentivo alla realizzazione della ferrovia A/V Pescara-Roma.

I porti abruzzesi, attualmente inseriti nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centrale, devono poter modificare la loro collocazione, così come prevede la legge di riforma della portualità e l'intesa sottoscritta tra i Presidenti della Giunta Regionale dell'Abruzzo e del Lazio il 20 ottobre 2016.

La costituzione di un'Autorità di Sistema Portuale trasversale (Abruzzo-Lazio) costituisce fattore determinante per il riconoscimento del “nuovo Corridoio Mediterraneo”, con la possibilità di accedere ad importanti finanziamenti comunitari per il potenziamento sia delle Autostrade A/24 e A/25 che della linea ferroviaria Alta Velocità Pescara-Roma, infrastrutture che diversamente non hanno l'*appeal* necessario per attrarre investimenti, come dimostrano le vicende riportate dalla stampa in questi giorni.

Dunque, **AVEVAMO VISTO GIUSTO sull'importanza e l'utilità di un'autorità Portuale Tirreno-Adriatico**, una scelta coerente e determinante per lo sviluppo della “trasversalità” che ha avuto il sostegno di tutte le Associazioni di Categoria, le Organizzazioni Sindacali abruzzesi e numerosi sindaci, in particolare dei Comuni delle aree interne, ma non è riuscita a trovare uno sbocco positivo così che oggi l'Abruzzo, oltre a scontare un grave ritardo infrastrutturale, rischia concretamente la perdita della trasversalità in favore di un Corridoio Civitavecchia-Ancona.

Dobbiamo ancora sottolineare come **la trasversale Lazio-Abruzzo**, al di là della componente trasportistica delle merci, **verrebbe a favorire e a rafforzare una logica non di scavalcamento, bensì di integrazione territoriale delle aree interne**, attraversando i bacini intermontani del Fucino e della Valle Peligna, colpiti dalla deindustrializzazione ma dotati di grandi valenze agricole, ambientali e culturali, rendendo pertanto complementari i flussi commerciali con i flussi turistici, parimenti importanti ed altrettanto interessati alle funzioni portuali per passeggeri potenzialmente espresse dai porti delle due facciate marittime, tirrenica e adriatica.

Ortona 14 giugno 2023

Dott. Euclide di Pretoro

Ing. Antonio Nervegna

www.laportadellest.it