



DOCUMENTO UNITARIO ALLE STRUTTURE

IPOTESI DI FERROVIA ROMA-L'AQUILA-TERAMO:

“IL CORRIDOIO TIRRENO-ADRIATICO è LA PRIORITA’, si rischia di far perdere una grande opportunità per tutto l’Abruzzo”

Le segreterie generali di CGIL CISL UIL stanno lavorando da anni sulla trasversalità Tirreno Adriatico. Ritengono che esso sia una grande opportunità per l’Abruzzo, un progetto strategico che, partendo dalla valorizzazione dei porti, consente anche lo sviluppo delle aree interne. Sappiamo già da anni che **l’Europa intende inserire nell’ambito delle reti Ten-t una sola trasversalità ulteriore rispetto al collegamento Napoli-Bari e che le decisioni definitive in merito saranno prese nei prossimi mesi.** Ovviamente l’Abruzzo non è l’unica regione candidata per la trasversalità: la regione Marche chiede che il passaggio avvenga attraverso i porti di Civitavecchia ed Ancona e, se venisse scelta tale opzione, l’Abruzzo sarebbe escluso nel passaggio della rete Ten-t.

Il decisore politico dovrà scegliere cosa fare in base ad una valutazione delle condizioni geografiche, delle infrastrutture già esistenti, di quelle che si è già deciso di realizzare e di ulteriori condizioni socio-economiche.

A sostegno della candidatura dell’Abruzzo nel collegamento con Civitavecchia ci sono i collegamenti autostradali, gli interporti e gli autoporti di Avezzano e di Manoppello, l’aeroporto di Pescara. Al fine di rafforzare la candidatura della nostra regione, le forze sociali e produttive, unitariamente, hanno lavorato con i governi regionali che si sono succeduti negli ultimi anni (D’Alfonso-Lolli-Marsilio) per costruire una ZES che dalla costa abruzzese in direzione Nord-Sud, tracciasse anche una linea trasversale Est-Ovest verso la capitale. CGIL CISL UIL hanno chiesto alla politica regionale di sviluppare un progetto di modernizzazione del collegamento ferroviario tra Pescara e Roma che potesse velocizzare i tempi di percorrenza e soprattutto consentire il trasporto non solo dei passeggeri ma anche delle merci, condizione necessaria per l’attuazione del progetto della trasversalità. **Il Ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, insieme a al Presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti, a quello della Regione Abruzzo, Marco Marsilio ed all’Amministratore delegato di RFI, Maurizio Gentili, hanno sottoscritto in data 3 marzo 2020, un accordo che consentisse la realizzazione dell’opera. L’accordo, sottoscritto oltre un anno fa, è stato salutato da tutte le forze politiche positivamente, senza che nessuno ponesse eccezioni o alternative.** La realizzazione dell’opera, al momento è finanziata con oltre 600 milioni di euro, cifra importante ma insufficiente per il completamento dell’infrastruttura che è stata anche inserita tra le opere strategiche individuate dal Governo Conte nonché nella bozza di Recovery Plan. Da mesi, tutte le parti sociali della Regione stanno chiedendo a gran voce che il Governo Draghi mantenga le promesse e gli impegni del suo predecessore.

Siamo in un momento cruciale, entro il mese di aprile saranno definite le opere inserite nel Recovery Plan e nei mesi successivi si deciderà se il corridoio trasversale passerà per la nostra regione. In una situazione di questo tipo, riteniamo che tutto l’Abruzzo debba spingere con forza affinché si prosegua nel difficile cammino già intrapreso. Pensare ad opere alternative per le quali

non si sa neanche se sarebbero effettivamente realizzabili, rischia di indebolire l’unico progetto in atto, con la conseguenza che tutto l’Abruzzo potrebbe essere tagliato fuori dalla trasversalità e a rimetterci sarebbero tutti i territori abruzzesi.



Altro discorso è invece ragionare su come i territori dell'Aquila e di Teramo non restino esclusi qualora l'Abruzzo dovesse essere scelta per il passaggio della trasversalità est-ovest. In questo scenario è corretto e condivisibile il timore di quei territori di restare marginali rispetto ad una nuova struttura dei collegamenti commerciali ed economici e, quindi, è opportuno porre l'esigenza sul come, invece, ci si può integrare dentro la realizzazione del collegamento principale finanziato. Si dovrà ragionare sulle adduzioni di collegamento tra i capoluoghi abruzzesi con l'asse Pescara-Roma. Su tale possibilità sono già state avanzate proposte negli anni passati che, in questo contesto, devono trovare uno sbocco credibile e fattibile.

Ma bisogna essere consapevoli che in questa direzione è necessario che tutta la comunità istituzionale, politica, economica ed associativa abruzzese deve ricercare e trovare una condivisione concreta ed impegnarsi in un'azione comune convinta. Qualora invece dovessero prevalere logiche divisive, con nuove ed alternative proposte, si rischia di mandare all'aria tutto il lungo e paziente lavoro sul Corridoio Tirreno-Adriatico e di non avere alcun progetto sul quale fondare il rilancio dei nostri territori.

Da qui la nostra preoccupazione. Siamo perplessi sulle recenti richieste di inserire la tratta Roma-L'Aquila-Teramo tra le infrastrutture da realizzare in alternativa al collegamento veloce Roma-Pescara. Aprire questo fronte adesso rischia di vanificare gli sforzi finora attuati per far avanzare, seppur lentamente, il progetto di ammodernamento di strade e ferrovie tra Civitavecchia e i porti abruzzesi, inserendole nelle reti Ten-T, a favore di altre Regioni.

Vorremmo cercare di riportare il dibattito nelle giuste dimensioni. Ricordiamo che i primi due importanti risultati che l'Abruzzo ha portato a casa, sono la **ZES, zona economica speciale**, e il riconoscimento del potenziamento dell'**alta capacità e velocità della linea ferroviaria Pescara-Roma**. Il dibattito di questi giorni non produrrà alcun risultato positivo e propositivo se non quello rischiosissimo di **confondere il decisore finale**, cioè il governo, e di veder rimesso in discussione ciò che oggi è già dentro il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di prossima emanazione.

Al riguardo siamo pronti al **confronto** con tutti gli attori interessati su come ipotizzare un raccordo ferroviario moderno e funzionale da Teramo e L'Aquila verso la futura linea veloce Roma-Pescara, che deve mantenere la priorità.

Ribadiamo qual è la **posta in gioco**: nel contesto dell'imminente revisione della rete di collegamenti europei Ten-T, occorre strutturare il corridoio che congiunge la penisola iberica con la penisola balcanica tramite Lazio e Abruzzo: una linea orizzontale che si intersecherebbe con la altrettanto strategica rete Ten-T dell'Adriatico in linea verticale. Un'elevata capacità di investimento su ferro e su gomma, quindi sulle ferrovie e le autostrade A25, A24 e A14, **consentirà all'Abruzzo di attrarre notevoli flussi di merci e di persone, quindi anche di investimenti su tutto il territorio regionale**. Così, si assisterà ad una importante **crescita socio-economica e occupazionale dell'intero territorio regionale abruzzese**, specie se connessa alla ZES.

Solo se tutti in Abruzzo usciamo dagli schemi di campanile, possiamo portare avanti un ragionamento comune sul bene primario della nostra regione, e vincere una sfida epocale. Se non lo faremo, la storia chiamerà a rispondere l'intera classe dirigente, poiché essa ha precluso lo sviluppo e la crescita sociale e economica delle future generazioni di abruzzesi.

CGIL Abruzzo Molise
Il Segretario Generale
Carmine Ranieri

CISL Abruzzo Molise
Il Segretario Generale
Leo Malandra

UIL Abruzzo
Il Segretario Generale
Michele Lombardo