

**Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti**

**Al Governatore della Regione Lazio**

**Al Governatore della Regione Abruzzo**

## **LE RAGIONI DI UNA SCELTA DI CAMPO**

La riforma della portualità (D.Lgs 169/2016) aggrega i 58 porti di interesse nazionale in 15 Autorità di Sistema Portuale, con l'obiettivo di rendere il sistema portuale funzionale ed efficiente all'interno della rete comunitaria dei trasporti.

Per l'aggregazione dei singoli porti, si è proceduto con la logica della prossimità geografica lungo la stessa linea di costa: tale metodologia, che può essere valida per molti porti, non è tuttavia generalizzabile, poiché, in alcuni casi, risulta evidente la complementarietà di nodi portuali non appartenenti allo stesso mare.

E' il caso della portualità abruzzese, costretta a vivere, per una scelta poco ponderata, un ruolo subalterno, sotto il profilo amministrativo, alla portualità delle Marche.

L'Abruzzo, Regione centrale, cerniera tra il Nord e il Sud e tra l'Est e l'Ovest, è vocata ad un ruolo certamente più importante, vista la sua condizione geografica di land bridge Tirreno-Adriatico, che ingloba le aree retroportuali ed interne del Lazio e dell'Abruzzo in un corridoio logistico estremamente funzionale

Oggi, questa operazione potrebbe risultare oltremodo agevolata dai provvedimenti legislativi per il riconoscimento delle Zone Economiche Speciali (ZES) in Abruzzo e le Zone Logistiche Semplificate (ZLS) nel Lazio, quali occasioni mirate a ridare speranza a quelle aree interne delle due regioni, duramente provate anche per gli eventi naturali (terremoti) degli ultimi anni.

E' in questo quadro che si possono realizzare gli interessi più generali dell'economia regionale e nazionale, favorendo lo sviluppo delle connessioni funzionali ai flussi di merci e persone, in grado di generare valore aggiunto sul territorio.

In tale ottica, risulta indispensabile integrare la rete europea dei trasporti, valorizzandone l'intermodalità e incrementando nuove linee delle Autostrade del Mare, per spostare merci dalla gomma all'acqua e al ferro e perseguire benefici economici, ambientali e di maggiore sicurezza.

Da questo punto di vista, la posizione geografica di Lazio e Abruzzo risulta particolarmente favorevole e altamente funzionale agli obiettivi di sviluppo dei trasporti intermodali tra la Penisola Iberica e l'area Balcanica, l'est Europa e il Medio Oriente.

Infatti, il Parlamento Europeo, nella seduta plenaria del 21 ottobre 2015, ha approvato un emendamento con il quale riconosce:

1. la necessità del “completamento del corridoio baltico-adriatico, incluso il prolungamento dell'intera dorsale ionico-adriatica” e

2. la realizzazione di un “migliore collegamento tra la Penisola Iberica, l'Italia centrale e i Balcani occidentali”.

Si definisce così un'intelligente rete di corridoi ten-t che fa, delle due regioni del centro Italia, uno snodo intermodale dotato di "trama ed ordito", definendo il nuovo sistema di porti di Roma sul Tirreno e sull'Adriatico.

#### CONSIDERATO CHE:

- sono già presenti linee di trasporto intermodale tra Barcellona e i Balcani passando per Civitavecchia-Brindisi;
- numerosi studi e approfondimenti tecnico-scientifici dimostrano la valenza strategica di un corridoio merci Civitavecchia-Pescara-Ortona verso i Balcani, l'est Europa e la Turchia;
- grazie a tali approfondimenti le Regioni Lazio e Abruzzo hanno proposto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con documento d'intesa datato 20 ottobre 2016, in conformità all'art. 7, comma 2-bis, lettera b) del Decreto Legislativo 4 agosto 2016 n. 169, il trasferimento dei porti di Pescara e Ortona all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale;
- è stato sottoscritto, in data 24 febbraio 2016, un documento d'intenti tra la Regione Lazio e la regione Abruzzo che ha come obiettivo quello di sviluppare, potenziare e razionalizzare il sistema di interrelazione e di scambio, con particolare riferimento alla mobilità delle persone e delle merci;
- il *land bridge* Tirreno-Adriatico costituisce il ponte naturale tra i Balcani e la Penisola Iberica, che può determinare una sicura opportunità di crescita per le aree interne delle due regioni, generando nuove opportunità ed apportando indubbi vantaggi all'intera rete trasportistica nazionale, oltre che a rappresentare, per la riduzione delle distanze e dei tempi di percorrenza, un'opportunità sotto l'aspetto ambientale e l'obiettivo della riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>;
- la Regione Lazio e la Regione Abruzzo sono legate da contiguità territoriale, oltre che storico-culturale, sostenuta da un sistema ferroviario e autostradale con la A/24 e A/25 (con ben due Interporti già completamente realizzati e praticamente inutilizzati), attualmente infrastrutture ampiamente sottoutilizzate con evidenti problemi di sostenibilità economica. Le due autostrade rappresentano l'attraversamento più celere fra l'est e l'ovest del nostro paese e sono infrastrutture di grande valore regionale e nazionale: valorizzandole con il ruolo di *land bridge* e di segmento di un nuovo corridoio europeo ten-t, se ne garantirebbe la manutenzione e l'ammodernamento.

TUTTO CIO' PREMESSO, LE SOTTOSCRITTE ORGANIZZAZIONI  
CHIEDONO AL MINISTRO:

- Di dar seguito alla richiesta congiunta delle Regioni Lazio e Abruzzo, con l'intesa presentata al MIT il 20 ottobre 2016, in conformità all'art. 7, comma 2-bis, lettera b) del Decreto Legislativo 4 agosto 2016 n. 169, per il trasferimento dei porti di Pescara e Ortona dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale a quella del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, affinché il land bridge est-ovest sopracitato abbia un'unica governance, che ne possa garantire la piena attuazione e funzionalità. Richiesta che non costituisce un aumento del numero delle AdSP ma solo uno spostamento (così come previsto dalla stessa legge di riforma), né alcun onere aggiuntivo.
- Di avviare, in tempo utile per la data di revisione dei corridoi europei dei trasporti (Ten-T), l'iter per il riconoscimento di un corridoio Barcellona-Civitavecchia-Pescara-Ortona-Ploce. Corridoio intermodale, utile per ridimensionare, con una parziale trasformazione intermodale, l'enorme flusso di merci attualmente trasportata "tutto strada" lungo il Corridoio V° Mediterraneo, riducendo in tal modo il grave peso delle esternalità negative, in particolare delle pesanti pressioni sull'ambiente dovute alle forti emissioni di CO2 in atmosfera e della incidentalità stradale.

Carmine RANIERI  
- *CGIL Abruzzo*

Gennaro ZECCA  
- *CONFINDUSTRIA Chieti Pescara*

Michele AZZOLA  
- *CGIL Lazio*

Stefano CENCI  
- *UNINDUSTRIA Civitavecchia*

Leo MALANDRA  
- *CISL Abruzzo e Molise*

Paolo TERRINONI  
- *CISL Lazio*

Michele LOMBARDO  
- *UIL Abruzzo*

Alberto CIVICA  
- *UIL Lazio*