Il Messaggero.it

Data: 31/03/2019
Testata giornalistica: Il Messaggero

Trasporti e infrastrutture - Porti e autostrade torna la battaglia su costi e partner. Treni lenti e A24 e A25 costose, disastro collegamenti con Roma. La Via della seta passa per il Tirreno ma lo sviluppo è solo sull'Adriatico

PESCARA - Cerniera di collegamento tra Nord e Sud lungo il corridoio adriatico. Ma anche ponte ideale tra la nuova e la vecchia Europa attraverso gli snodi intermodali (gomma-ferro-mare) che segnano la rotta tra Est e Ovest, dal mar Tirreno ai Balcani, dove corrono i nuovi mercati. Posizione di ferro per l'Abruzzo sul piano della trasportistica. Poi c'è da fare i conti con ciò che offrono oggi le infrastrutture della regione e con la necessità - come ricorda il deputato Camillo D'Alessandro nel suo intervento qui sotto - di fare sistema, cercando di mettere tutti d'accordo su ciò che si vuole davvero: istituzioni locali, governo nazionale, Unione europea. Venerdì mattina il governatore Marco Marsilio e il presidente del Consiglio regionale, Lorenzo Sospiri hanno incontrato i vertici dell'Autorità di sietema portuale del Mare Adriatico che fa capo ad Ancona. Un'occasione per fare il punto sul programma da sottoporre al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti nell'incontro dell'11 aprile prossimo, con alcune modifiche decise apportate nel tavolo di venerdì. Ecco le principali: i 730mila euro già stanziati per il dragaggio del porto di Pescara verranno trasferiti alla Regione, al fine di potere utilizzare subito queste risorse come estensione dell'appalto in corso.

PUNTO

Altro punto riguarda l'anticipazione, dall'annualità del 2021 a quella del 2020, della somma di 1milione di euro destinata alla progettazione del terzo lotto dei lavori di deviazione del Porto canale-Banchina Sud. La Regione ha già appaltato il primo lotto e deliberato l'impegno finanziario per il secondo, assoggettato a procedura di Via nazionale. L'intenzione è di abbattere i tempi per il completamento dell'opera. Per questo al Provveditorato delle Opere pubbliche è stato tra l'altro richiesto lo svuotamento della vasca di colmata, atteso da anni. Quello dell'adeguamento dei porti abruzzesi, funzionale alle nuove sfide (non ultima la via della seta), è una necessità avvertita da tempo. Ma anche qui si va in ordine sparso. Dopo l'intervento alla Camera del ministro per il Sud, Barbara Lezzi, la Uil Abruzzo ha difeso l'alleanza strategica Tirreno-Adriatico sull'asse Pescara-Ortona-Civitavecchia che a detta del ministro comprometterebbe invece l'accesso dell'Abruzzo alla Zes (Zona economia speciale) se si decidesse di abbandonate l'ombrello di Ancona per collocarsi sotto l'Autorità portuale di Civitavecchia. Su questo il sindacato chiede un chiarimento al governo, contestando la visione del ministro. Gli altri nodi riguardano il sistema ferroviario. Lungo la direttrice adriatica, l'Abruzzo è una delle regioni tagliate fuori dall'Alta velocità. Sulla tratta Roma-Pescara c'è un progetto da 1,5miliardi per l'ammodernamento di una linea su rotaia imbarazzante per i tempi di percorrenza. Ma è ancora fermo nei cassetti delle ferrovie. Come se non bastesse, citando un documento di Legambiente, la Cgil denuncia la situazione disastrosa dei pendolari abruzzesi, con una riduzione di quasi il 40% di viaggiatori tra il 2011 e il 2017, tagli ai servizi, vetustà del materiale rotabile, che collocano l'Abruzzo fra le ultime regioni d'Italia. Per non parlare dell'82% della rete ferroviaria ancora su binario unico.

Lungo la direttrice Est-Ovest, sono altrettanto noti i problemi del trasporto su gomma. Un'autostrada Roma-Pescara classificata dallo stesso gestore come autostrada di montagna e per questo costosissima sia per l'utenza, a causa della costante impennata delle tariffe, sia per quel che riguarda la manutenzione ordinaria e straordinaria di una infrastuttura viaria caratterizzata da gallerie, viadotti e, soprattutto, dall'attraversamento di un territorio ad alto rischio sismico. A tutto questo si sommano i contenziosi, ancora in corso, tra il gestore Strada dei parchi, il Ministero dei Trasporti e l'Anas, con in mezzo le proteste dei sindaci, degli autostrasportatori, dei pendolari e di chi non ha alternative alla A24 e A25 (come i

cittadini aquilani) per i propri spostamenti.

Abruzzo strategico nell'ottica della Macroregione Adriatico Ionio, delle reti Ten-T del trasporto trans europeo, delle nuove rotte del Mediterraneo, ma ancora fragile e da mettere a sistema nelle sue infrastrutture, che pure, sino alla fine degli anni Ottanta, sono state fondamentali per fare correre il Pil e convincere la grande industria a localizzare i propri capannoni nella regione dei parchi. Da allora qualche sogno è rimasto nel cassetto: come i collegamenti marittimi con la Grecia e la Turchia (mentre si perdevano anche quelli con Spalato), o della crocieristica che guardava, ammiccando, ai fondali del porto di Ancona.