

LA CENTRALITA' DEI PORTI ABRUZZESI NELL'ASSE DI COLLEGAMENTO NATURALE TIRRENO-ADRIATICO – LE RAGIONI DI UNA SCELTA DI CAMPO

Le scriventi associazioni

- CONFINDUSTRIA CHIETI PESCARA
- ANCE PESCARA
- ANCE CHIETI
- CNA PESCARA
- CNA CHIETI
- CONFESERCENTI PESCARA
- CONFESERCENTI CHIETI
- CONFARTIGIANATO PESCARA
- CONFCOMMERCIO PESCARA

Consapevoli che la recentissima riforma del Sistema delle Autorità Portuali assegna all'Abruzzo ed ai suoi Porti un ruolo subalterno, sotto il profilo amministrativo, al Porto Sede di Autorità di Ancona, esprimono con il presente documento la propria posizione sulla scelta imposta dal Governo.

Il dibattito da tempo in corso su ruolo e funzioni annesse ai porti abruzzesi, è basato sulla indiscussa centralità della infrastruttura nel sistema logistico regionale.

La sua posizione geografica al centro della Macroregione Adriatico-Ionica, in linea con la direttrice EST-OVEST sul corridoio che collega naturalmente Barcellona con Civitavecchia e Roma e lo proietta naturalmente verso i Balcani, rappresentano fattori competitivi molto importanti, richiamati anche nel Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica, che impone anche una stretta connessione tra aree logistiche integrate.

Da diversi anni le politiche regionali e locali nonché una serie di connessioni funzionali, organizzative ed economiche, hanno quindi portato ad individuare nel Porto di Civitavecchia il naturale partner di politiche di sviluppo integrate e complementari con i porti abruzzesi e segnatamente con Ortona.

La logica del Decreto Ministeriale di basare su una suddivisione meramente geografica i perimetri di competenza delle costituite nuove AdSP non può trovare condivisione laddove sussistono ben più pressanti ragioni economiche e di funzionalità di connessione con l'AdSP di Civitavecchia, già reciprocamente affermate.

Senza voler togliere credibilità alla ipotesi di aggregazione ad Ancona, bisogna tuttavia mettere in evidenza che le connessioni con la sponda balcanica sarebbero molto più realizzabili se, attraverso

Ortona/Vasto, esse si inserissero nel collegamento trasversale che attraverso il Tirreno e i collegamenti stradali tra le due sponde e che interessano l'Abruzzo (Fondo Valle Sangro in via di completamento e sistema autostradale A 24/ A25) avessero sbocco in Adriatico attraverso l'Abruzzo e da qui si verso la sponda croata nel vicino ed amico porto di Ploce.

Tale connessione, e potenzialmente anche quelle con i porti di Montenegro, Albania, Grecia e Turchia, porterebbe anche alla ottimizzazione del sistema logistico regionale che vede nell'Interporto d'Abruzzo e nell'Aeroporto (inseriti nella rete globale europea dei trasporti) altri nodi cardine sia per il traffico merci che passeggeri. È inutile sottolineare che il sistema logistico che ruota intorno ad Ancona presenta già proprie opportunità infrastrutturali (Interporto di Iesi, Aeroporto di Falconara) con i quali sarebbe inevitabile una concorrenza perdente nel momento in cui le decisioni saranno in capo alla stessa autorità locale.

Analoga criticità si presenterebbe nei settori pesca e diporto tra le portualità marchigiane e quelle abruzzesi; al contrario non sussisterebbe tale pericolo se l'autorità di riferimento fosse Civitavecchia.

Tale scelta è quindi potenzialmente in grado di garantire ai porti abruzzesi anche un bacino territoriale di riferimento più ampio e stabilirebbe un collegamento dei porti abruzzesi con il corridoio Helsinki- La Valletta, integrando le opportunità assicurate dal corridoio Adriatico in via di definizione.

Anche in vista della costituzione della Macro Regione Adriatico-Ionica sarebbe di grande valore aggiunto poter usufruire di un collegamento Tirreno-Adriatico che dal corridoio cinque (Budapest – Barcellona – Civitavecchia) sia in grado di sfruttare un asse autostradale ancora sottoutilizzato (A24 e A25) con ben due strutture intermodali già completamente realizzate e praticamente inutilizzate (Autoporto di Avezzano e Interporto di Manoppello).

Per le considerazioni sopra espresse le scriventi Associazioni sostengono le ragioni della convergenza dei Porti abruzzesi nella costituenda Autorità di Sistema Portuale di Civitavecchia e chiedono che lo schema di DLgs approvato dal CDM venga modificato sullo specifico punto.

Pescara 5 febbraio 2016

CONFINDUSTRIA CHIETI PESCARA

ANCE PESCARA

ANCE CHIETI

CNA PESCARA

CNA CHIETI

CONFESERCENTI PESCARA

CONFESERCENTI CHIETI

CONFARTIGIANATO PESCARA

CONFCOMMERCIO PESCARA

The block contains several handwritten signatures in black ink. The signatures are written over the printed names of the associations. The signatures are: a large signature for CONFINDUSTRIA CHIETI PESCARA, a signature for ANCE PESCARA, a signature for ANCE CHIETI, a signature for CNA PESCARA, a signature for CNA CHIETI, a signature for CONFESERCENTI PESCARA, a signature for CONFESERCENTI CHIETI, a signature for CONFARTIGIANATO PESCARA, and a signature for CONFCOMMERCIO PESCARA.