

VERSO IL VOTO: INFRASTRUTTURE DELL'ABRUZZO CHE VERRÀ, D'ALFONSO SCRIVE AI SINDACI

1 Settembre 2022



PESCARA “L’Abruzzo può connettersi in maniera efficiente, veloce, sostenibile all’Italia, all’Europa, se si mette in campo una forte azione di coordinamento e di sinergia tra cittadino e istituzioni, tra comune e cittadino, all’interno di processi decisionali partecipativi e trasparenti. Eppure in passato abbiamo dato lezioni al riguardo. Basterebbe citare il gigante Silvio Spaventa, costruttore di unificazione nazionale attraverso le due infrastrutture, quella trasportistica e quella del diritto amministrativo, secondo il principio del rendere paritetico il rapporto tra il cittadino e la pubblica amministrazione”.

E’ il tema delle infrastrutture quello al centro della lettera inviata ai sindaci abruzzesi da Luciano D’Alfonso candidato capolista al proporzionale alla Camera per il Partito democratico, senatore uscente e presidente della Commissione Finanze del Senato, ex presidente della Regione Abruzzo.

La disamina su quello che è stato fatto e quello ancora da fare si focalizza in primis sulla linea ferroviaria Roma-Pescara, l’Aeroporto d’Abruzzo, l’Interporto di Manoppello, le Autostrade A24 e A25 e i porti abruzzesi.

LA LETTERA

Carissimi Sindaci,

il tema delle grandi infrastrutture di trasporto è da sempre al centro del dibattito politico e su di esso si concentra l’interesse di istituzioni, studiosi e cittadini.

Spesso la realizzazione di opere complesse evoca potenziali criticità in materia ambientale, limiti normativi ed economici, lunghissimi tempi di realizzazione che, nel loro insieme, possono superarsi se si adottano metodi differenti di scelta e di progettazione, affinché tali costruzioni possano soddisfare rapidamente obiettivi di accessibilità, di sostenibilità e di sicurezza individuale e ambientale, muovendo merci e persone più velocemente e con minori costi.

L'implementazione di un processo differente, partecipato e trasparente, per realizzare infrastrutture utili ai cittadini e al comparto produttivo, si è resa ancora più evidente nelle regioni del sud Italia, lungo la dorsale adriatica, in Abruzzo.

Dopo aver avviato, nel 2014, il processo di inserimento della regione Abruzzo all'interno dei corridoi europei della Rete Transeuropea dei Trasporti, con l'obiettivo prioritario di includere nella rete centrale TEN-T l'intera dorsale adriatica italiana con le sue infrastrutture lineari, ferroviarie e autostradali, e nodali, il 28 ottobre 2015 il Parlamento Europeo in Seduta Plenaria approva il completamento del

Corridoio Baltico-Adriatico con l'inclusione dell'anello mancante Ancona-Pescara-Bari. Un risultato storico che si è confermato e concretizzato nelle nuove mappe geografiche della Rete transeuropea dei Trasporti presentate dal Commissario per i Trasporti Adina Vălean il 14/12/2021, allegate alla nuova proposta di regolamento europeo. La città di Pescara fa il suo primo ingresso nella rete dei nodi urbani portandosi con sé l'annessione delle relative tratte di collegamento ferroviario-stradale.

L'Abruzzo risulta ora attraversato dal Corridoio Baltico-Adriatico, con la direttrice adriatica, sia ferroviaria che autostradale, classificata extended core network.

La linea ferroviaria Roma-Pescara, l'Aeroporto d'Abruzzo, l'Interporto di Manoppello, le Autostrade A24 e A25 sono classificati Comprehensive network e, infine, il porto di Ortona entra per la prima volta nella rete europea con le caratteristiche di terminal stradale-ferroviario.

È così tracciato il quadro strategico delle infrastrutture, di rilevanza europea, ritenute fondamentali al perseguimento della coesione territoriale.

Per questa ragione, il processo di modernizzazione e valorizzazione – in parte già avviato – deve interessare prioritariamente questi assi della mobilità, contestualmente ad un rafforzamento delle connessioni interne e intermodali dirette verso la rete TEN-T.

In un contesto storico in cui tutti i sistemi geopolitici stanno investendo ingenti risorse per la transizione ecologica, è chiaro che anche in Abruzzo tale processo di modernizzazione dovrà perseguire obiettivi di riduzione dell'inquinamento, delle esternalità negative, dell'incidentalità e una maggiore diffusione di carburanti alternativi, di soluzioni intelligenti, nuove, digitali, a guida autonoma.

Tra le maggiori opportunità di sviluppo per l'Abruzzo – considerando le aree di intervento a cui sono destinati i finanziamenti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e del Piano Nazionale Complementare – si pone prioritariamente il consolidamento dello scenario progettuale già avanzato per la velocizzazione e il potenziamento della direttrice Adriatica, della ferrovia Roma-Pescara, incluse loro ramificazioni che interessano importanti nodi urbani quali Teramo, Giulianova, Vasto, Chieti, Sulmona, L'Aquila, Avezzano.

Accanto alle linee principali, anche la ferrovia regionale interconnessa Adriatico-Sangritana che congiunge Fossacesia a Castel di Sangro è interessata da una programmazione di interventi per un nuovo ruolo nello scenario del trasporto pubblico locale e regionale con treni ad alimentazione elettrica e a idrogeno. Sicuramente alcune connessioni tra capoluoghi, territori costieri e l'entroterra montano non sono servite dalla rete portante del trasporto pubblico su ferro, per tale ragione è altresì basilare garantire un sistema automobilistico veloce e con un elevato grado di accessibilità, in cui poter offrire anche trasporto collettivo di massa con autobus ad alta capacità alimentati da combustibili alternativi.

Nel settore stradale questioni aperte riguardano, per citarne alcune, la Pedemontana Abruzzo-Marche, la S.S. 17 dell'appennino abruzzese, la S.S. 16 adriatica.

Tra molti fabbisogni infrastrutturali occorre prediligere quelli che massimizzano i livelli di equità territoriale tra le aree della costa e le aree interne e la competitività dei comparti industriali esistenti, come quello dell'automotive, e di quelli che potrebbero crearsi se ripensiamo ai trasporti anche con una visione di politica industriale.

Nella vigente programmazione trovano spazio molteplici interventi anche per il potenziamento del sistema portuale, logistico ed aeroportuale abruzzese.

Bisogna quindi puntare al completamento delle opere già avviate anche ambendo ad una modernizzazione delle stesse volta a favorire l'ingresso di infrastrutture per combustibili alternativi e rifornimento energetico.

Si può conferire maggiore competitività delle infrastrutture portuali anche promuovendo lo sviluppo di servizi marittimi a corto raggio con gli altri paesi dell'Unione europea secondo un modello di alleanza trasparente e a tutela della concorrenza, unendo la dimensione europea della macroregione e la dimensione del coordinamento operativo tra realtà locali.

Un esempio lo sono le positive performance registrate in termini di passeggeri movimentati nell'Aeroporto d'Abruzzo dopo le azioni messe in campo nel 2016 (eliminazione incremento addizionale comunale, modifiche linee guida compagnie aeree, bando per servizi di promozione) con uno stimolo a fare ancora di più affinché si consolidi il sistema aeroportuale abruzzese a servizio dell'area macroregionale UO adriatico-ionica e creando opportune sinergie con il settore turismo.

Dunque, l'Abruzzo può connettersi in maniera efficiente, veloce, sostenibile all'Italia, all'Europa, se si mette in campo una forte azione di coordinamento e di sinergia tra cittadino e istituzioni, tra comune e cittadino, all'interno di processi comitati decisionali partecipativi e trasparenti.

Eppure in passato abbiamo dato lezioni al riguardo.

Basterebbe citare il gigante Silvio Spaventa, costruttore di unificazione nazionale attraverso le due infrastrutture, quella trasportistica e quella del diritto amministrativo, secondo il principio del rendere paritetico il rapporto tra il cittadino e la pubblica amministrazione.

Dalle terre alte della Majella, Luciano D'Alfonso