

REGIONE  
ABRUZZO



**DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, TRASPORTI, MOBILITÀ, RETI E LOGISTICA**

**DOSSIER**  
**SUL CORRIDOIO CIVITAVECCHIA – PESCARA - ORTONA**

PER

SCHEMA DECRETO-LEGISLATIVO RECANTE “RIORGANIZZAZIONE,  
RAZIONALIZZAZIONE E SEMPLIFICAZIONE DELLA DISCIPLINA CONCERNENTE LE  
AUTORITA’ PORTUALI DI CUI ALLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84”

Febbraio 2016

## Sommario

1. PREMESSA.....	3
2. IL CORRIDOIO MERCI CIVITAVECCHIA-PESCARA-ORTONA.....	5
3. LA RATIO DELLA PROPOSTA .....	10
APPENDICE.....	15
A. ATTI DELLA REGIONE ABRUZZO E STUDI DI PROGRAMMAZIONE .....	15
B. FLUSSI DI TRAFFICO DEL SISTEMA PORTUALE ABRUZZESE.....	17
C. ATTIVITA' PROGRAMMATORIE DEGLI ANNI 1994-1996; 2000-2006; 2007-2013 ....	18

## 1. PREMESSA

Il presente documento nasce a seguito dell'incontro tenutosi a Roma il 28 gennaio u.s., tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, on. Graziano Delrio, ed il Presidente della Regione Abruzzo, dott. Luciano D'Alfonso, inerente lo Schema di Decreto Legislativo recante "Riorganizzazione, Razionalizzazione e Semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84".

In particolare, l'articolo 5 del citato Schema di Decreto riporta che, nell'ambito delle istituende Autorità di Sistema Portuale, i porti abruzzesi di Pescara e Ortona ricadano nell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale insieme ai porti di Ancona, Falconara, Pesaro e San Benedetto del Tronto.

La Regione Abruzzo, nell'ultimo decennio, ha avviato nel settore dei trasporti un processo di pianificazione, programmazione e progettualità scaturente dai risultati di numerosi studi e approfondimenti che hanno dimostrato la valenza strategica di un corridoio merci Civitavecchia-Pescara-Ortona in relazione al mutato contesto socio-economico, politico e culturale dei Balcani e alla crescita degli scambi Italia-Mediterraneo in particolare con la Turchia e con l'Est Europa.

La Regione Abruzzo propone l'alleanza e quindi l'annessione dei porti di Pescara e Ortona all'istituenda Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale che include i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, per realizzare il collegamento tra il Mare Adriatico e il Mar Tirreno e consentire all'Italia Centrale, mediante le Regioni Lazio e Abruzzo, di operare come ponte naturale tra i Balcani e l'Europa Occidentale.

Si precisa che si condividono le ragioni di fare sistema delineate nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) ma, in questo processo di cambiamento della governance, occorre fare chiarezza tra la dimensione europea della macroregione e la dimensione del coordinamento operativo tra alcune regioni italiane.

Nell'individuare la migliore dimensione possibile per coniugare l'efficienza e l'aumento della competitività dei porti abruzzesi con una adeguata funzione di raccordo con i territori ed i mercati, si reputa che l'inserimento degli scali di Pescara e di Ortona nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale facente capo ad Ancona non sia del tutto idonea a realizzare tale operazione: il fatto che storicamente non si sia registrata la benché minima volontà di fare "sistema" sta forse a significare che diversi sono i bacini di riferimento territoriale.

Nel recente passato, vale a dire a partire dalla piena operatività della L. 84/1994, non si è infatti verificato un interesse spontaneo dell’Autorità Portuale di Ancona ai porti di Pescara e di Ortona, come è accaduto in altri luoghi in cui alcune Autorità Portuali hanno esteso la propria giurisdizione ad altri porti contigui territorialmente ma soprattutto ritenuti collegabili con un sistema economico che ne ha espresso esplicita richiesta.

In altri termini il criterio dell’appartenenza geografica ad uno stesso mare può non essere pregiudiziale ad altre impostazioni che, se attuate, potrebbero meglio consentire l’ottimizzazione dell’uso delle infrastrutture e degli spazi portuali nonché del rilascio delle concessioni, il tutto per cogliere le opportunità offerte dall’evoluzione dei mercati.

Pertanto, l’alleanza tra i porti abruzzesi e quelli laziali, al fine di ridurre le duplicazioni di ruolo a scala locale, può trasformarsi in cooperazione programmata capace di distinguere gli specifici apporti delle comunità locali alla costruzione di un “prodotto territorio” che si candida alla competizione geografica.

La validità di questa modalità alternativa di individuazione dei bacini territoriali si evince anche a seguito dell’avvenuta identificazione del bacino aeroportuale del Centro Italia (Roma Fiumicino, Roma Ciampino, Perugia e Pescara) come previsto nel Piano Nazionale degli Aeroporti e nel DPR 17 settembre 2015, n. 201, regolamento recante l’individuazione degli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell’articolo 698 del codice della navigazione, entrato in vigore il 2 gennaio 2016.

Il Governo nazionale dovrebbe, dunque, rivedere le scelte organizzative e strategiche adottate nello Schema di Decreto in esame: al potenziamento del Corridoio Adriatico deve corrispondere un adeguato sviluppo dei collegamenti trasversali dalla costa adriatica verso il Corridoio Tirrenico, nonché quelli dalla costa adriatica verso la sponda balcanica.

È evidente che, se si assume questa prospettiva di riferimento, le nuove visioni strategiche per l’Italia Centrale possono essere ripensate in ragione delle percorrenze trasversali.

## 2. IL CORRIDOIO MERCI CIVITAVECCHIA-PESCARA-ORTONA

Secondo quanto esposto nel PSNPL al 2020 ci si attende una crescita della domanda in virtù del positivo andamento degli scambi Italia-Mediterraneo (soprattutto *export*) e dei tassi di crescita attesi in Turchia, Est Europa e Medio Oriente.

In questo scenario si inserisce la funzione commerciale dell'asse trasversale Civitavecchia- Ortona – Pescara, per la relazione tra i porti del Mediterraneo Occidentale (la Penisola Iberica), della Regione Lazio, della Regione Abruzzo (Mare Adriatico) e le Regioni dei Balcani (Slovenia, Croazia, Bosnia – Erzegovina, Montenegro, Albania, Grecia, Serbia fino a raggiungere la Romania e la Bulgaria), su cui sviluppare il trasporto combinato marittimo-terrestre mediante navi ro-ro.

Su questo asse si prospetta lo sviluppo di nuovi itinerari che costituiscono un'offerta ottimale rispetto a quella tradizionale per soddisfare le “linee di desiderio” della domanda di trasporto tra i Balcani e la Penisola Iberica.

I nuovi itinerari si incentrano sui seguenti poli delle possibili origini/destinazioni: Valencia, Barcellona, Porto Torres, Cagliari, Civitavecchia, Ortona, Spalato, Zadar, Bar, Rijeka, Durazzo, Ploçe, Igoumenitsa e Patrasso.

La validità di detti itinerari risiede nella riduzione delle distanze percorse, dei tempi di percorrenza e delle esternalità dei trasporti, in linea con gli impegni assunti nel dicembre 2015 a Parigi, dai Paesi aderenti alla XXI Conferenza delle Parti, per la riduzione di CO<sub>2</sub>.

Ai soli fini esemplificativi si mostrano i grafi plurimodali rappresentati nelle figure 1, 2 e 3 e relativi ad alcuni itinerari tra la Penisola Iberica, l'Italia Centrale e i Balcani, con le rispettive distanze e con i tempi di percorrenza<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna, Facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi di Roma La Sapienza, Facoltà di Ingegneria dell'Università degli Studi di L'Aquila “*Un corridoio Civitavecchia-Pescara-Ortona per il traffico merci: approccio metodologico e considerazioni preliminari*”. Ingegneria ferroviaria - Anno 2011.

Tabella 1. Distanze e tempi di percorrenza collegamento Valencia – Cagliari – Civitavecchia – Pescara - Split

Corridoio Valencia – Cagliari – Civitavecchia – Pescara – Split				
	tutto mare	stradale	ferrovia	Corridoio
<b>Distanza</b>	2400 km	2159 km	-	<b>1930 km</b>
<b>Tempo di viaggio</b>	54 ore	43 ore	-	<b>43 ore</b>

Figura 1. Grafo plurimodale – collegamento tra Valencia e Split - distanze e tempi di percorrenza

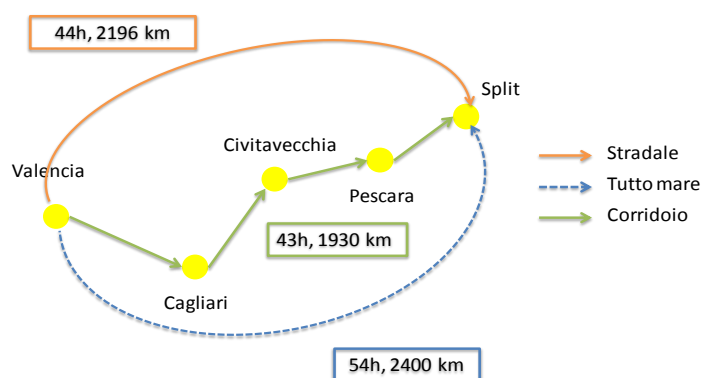


Tabella 2. Distanze e tempi di percorrenza collegamento Valencia – Porto Torres – Civitavecchia – Pescara - Split

Corridoio Valencia – Porto Torres – Civitavecchia – Pescara - Split				
	tutto mare	stradale	ferrovia	Corridoio
<b>Distanza</b>	2400 km	2159 km	-	<b>1693 km</b>
<b>Tempo di viaggio</b>	54 ore	43 ore	-	<b>37 ore</b>

Figura 2. Grafo plurimodale – collegamento tra Valencia e Split - distanze e tempi di percorrenza

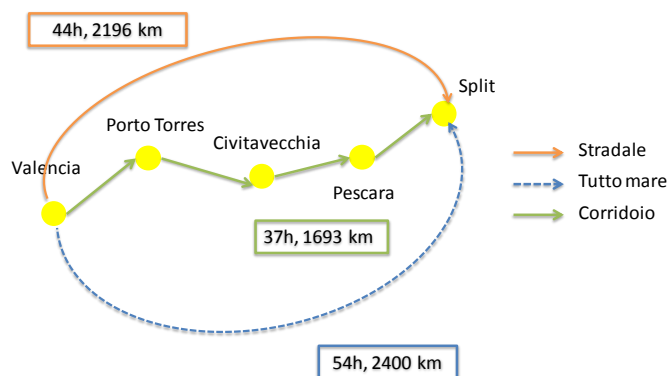
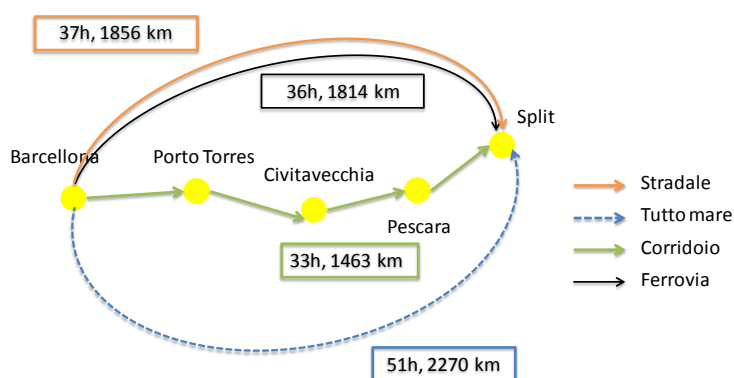


Tabella 3. Distanze e tempi di percorrenza collegamento Barcellona – Porto Torres – Civitavecchia – Pescara - Split

Corridoio Barcellona – Porto Torres – Civitavecchia – Pescara - Split				
	tutto mare	stradale	ferrovia	Corridoio
<b>Distanza</b>	2270 km	1856 km	1814 km	<b>1463 km</b>
<b>Tempo di viaggio</b>	51 ore	37 ore	36 ore	<b>32 ore</b>

Figura 3. Grafo plurimodale – collegamento tra Barcellona e Split - distanze e tempi di percorrenza



Per quanto riguarda l’Abruzzo la sezione trasversale di trasporto terrestre di questo collegamento funzionale è l’asse stradale europeo E80, costituito dal tratto Autostradale A24/A25, individuante il miglior collegamento trasversale Adriatico-Tirreno su gomma, che consente il collegamento tra il porto di Civitavecchia e il sistema porto di Ortona/Interporto d’Abruzzo, considerato come porta di accesso verso l’Est Europa.

A tale collegamento trasversale Est-Ovest la Regione ha dato ulteriore valorizzazione con la propria DGR n. 310 del 29/04/2015 ove nell’indicare le proprie infrastrutture strategiche prioritarie evidenzia che con la combinazione autostrada/aeroporto/porto può candidarsi ad interpretare il ruolo nei rapporti fra Tirreno ed Adriatico/Balcani/Medio Oriente, quale Regione cerniera/snodo.

Lo Sviluppo del trasporto tra la Spagna ed i Balcani, persegue un riequilibrio dei flussi merci marittimi nella direzione est – ovest, con conseguente incremento di competitività dei porti mediterranei rispetto a quelli dell’Europa centro – settentrionale e rafforza la strategia del PSNPL indirizzata ad accrescere la potenzialità e la ricettività dei porti del Mediterraneo.

L’ingresso nell’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale (Civitavecchia), si basa sulla necessità di avere un unico interlocutore di programmazione degli investimenti, e ciò

per sviluppare in maniera coerente e non estemporanea un discorso di integrazione fra porti che non necessariamente debbano essere contigui sotto un profilo territoriale, ma che siano funzionalmente idonei, se uniti, a conseguire risultati importanti in termini di “fatturato”.

Ciò consentirebbe ai due porti, l’uno tirrenico e l’altro adriatico, di coordinare i propri indirizzi programmatici e quindi degli interventi infrastrutturali che ne derivano.

L’auspicata diversa impostazione, consistente quindi in un collegamento funzionale sviluppato orizzontalmente con Civitavecchia, oltre ad essere in linea con la politica europea dei corridoi, favorirebbe da subito la ripresa dei traffici dei porti abruzzesi perché:

- 1) non è necessario, nell’immediato, realizzare infrastrutture a servizio dei porti di Pescara e di Ortona, atteso che l’unica pregiudiziale è, al momento, rappresentata dall’inadeguatezza dei fondali; sono stati aggiudicati i lavori di escavo che ad Ortona porteranno i fondali alla quota di – 10 ed a Pescara di -5 nella darsena commerciale;
- 2) vi è un immediato interesse dell’ADSP laziale di rendere operativi gli scali abruzzesi per dare continuità, ad esempio, al traffico di navi ro-ro e ro-ro pax proveniente dalla penisola iberica con veicoli pesanti poi diretti ai Balcani o al vicino Oriente e che, ora, devono avvalersi dei porti pugliesi di Bari o di Brindisi.

Sotto questo aspetto, il collegamento fra Civitavecchia ed i porti abruzzesi ridurrebbe di molto la circolazione dei camion sulle nostre strade, con evidenti benefici per l’ambiente e la sicurezza della circolazione stradale.

Non solo, ma

- 3) tutte le tipologie di merce che viaggiano lungo la direttrice Penisola Iberica-Balcani-Medio e vicino Oriente beneficerebbero del collegamento trasversale Civitavecchia-Abruzzo senza che vi sia qualsivoglia possibilità di “concorrenza” e di duplicazione funzionale fra questi porti, cosa che invece avverrebbe all’interno dell’ADSP facente capo ad Ancona. In altri termini, lo scalo laziale ed i porti abruzzesi svilupperebbero una complementarietà in grado di valorizzare le vocazioni dei territori e di chi vi opera, senza minimamente determinare problemi, appunto, di concorrenzialità interna alla medesima istituzione.





Come logico corollario discende la considerazione, da tutto quanto detto finora, della necessità di un unico interlocutore istituzionale per i porti di entrambe le sponde, in grado di sviluppare una visione di sistema orientata a favorire investimenti mirati, a prevedere l'uso razionale degli spazi portuali in ragione di obiettivi condivisi e finalizzati, a beneficio degli operatori e di quanti vogliano investire nei porti del Sistema, e ciò a beneficio anche delle attività dell'indotto.

### 3. LA RATIO DELLA PROPOSTA

#### Dalla complementarità funzionale all'integrazione territoriale

Il confronto tra i contenuti dello Schema di Decreto *Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali*, con l'adozione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), e in particolare l'indicazione che i porti abruzzesi ricadano nella Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale con sede in Ancona, e le istanze della Regione Abruzzo secondo cui il ruolo strategico della portualità abruzzese si svilupperebbe, piuttosto, sulle relazioni trasversali con il versante tirrenico e renderebbe dunque preferibile il riferimento all'Autorità Portuale del Mare Tirreno Centro-Settentrionale con sede in Civitavecchia, si fonda, in punto di metodo, sul binomio *complementarità-integrazione*.

La prima ipotesi richiama, a distanza di tempo, i contenuti del Piano Generale dei Trasporti (PGT), approvato con DPCM 10.04.1986 (ai sensi della Legge 15.06.1984, n. 245), che introduceva per la prima volta nella pianificazione italiana del settore i concetti di *Corridoio Plurimodale* e di *Sistema Portuale*. In effetti, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale prevista nell'attuale PSNPL riprende il Sistema Portuale del Medio Adriatico di quel PGT, con l'esclusione, a nord, del porto di Ravenna.

La logica degli allora Sistemi Portuali poteva definirsi di *complementarità funzionale*, con riferimento alle caratteristiche dei singoli impianti, e tendeva alla razionalizzazione e redistribuzione delle tipologie di carichi (principalmente rinfuse e merci varie) nel momento in cui la containerizzazione, se non poteva più dirsi in fase embrionale, non aveva certamente ancora raggiunto i livelli di specializzazione, diversificazione e organizzazione oggi attinti. È significativo, in proposito, che il termine *logistica* non fosse ancora entrato appieno nel lessico trasportistico.

La finalità sostanziale del PGT era pertanto, nei confronti del Sistema Portuale, quella di rendere complementari le funzioni dei singoli scali, riducendo la congestione nei grandi porti e favorendo la specializzazione dei porti minori ubicati negli stessi tratti di costa. Essa ha prodotto alcuni effetti – peraltro inevitabili e in larga parte frutto di processi spontanei – nei Sistemi del Mar Ligure e dell'Alto e Medio Tirreno, ma nei restanti non ha trovato sostanziale implementazione. Nel caso del Medio Adriatico, anzi, si è accentuato l'effetto-ombra proiettato dal porto di Ancona sugli altri scali: il volume di merci movimentate dallo scalo dorico è passato da 1,5 milioni di t nel 1986 a 4,5

milioni nel 2012, con una composizione merceologica completa e ben diversificata, mentre, ad esempio, il movimento del maggiore porto commerciale abruzzese, Ortona, è rimasto fermo intorno a 1 milione di t annue, per il 65% costituite da prodotti petroliferi. Su questi dati pesa certamente l'invariante fisica rappresentata dalle ben diverse condizioni oceanografiche e morfologiche, soprattutto dei fondali, ma è altrettanto evidente come la logica della complementarietà abbia sortito risultati irrilevanti, se non negativi.

Lo scenario dei trasporti ha registrato, in questi ultimi trent'anni, modificazioni rivoluzionarie in termini di unitizzazione dei carichi e di logistica intermodale. Dal punto di vista geopolitico e macroregionale, inoltre, ha avuto incidenza determinante, dall'ultimo decennio del 20° secolo, l'individuazione, da parte della Commissione Europea, della Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T), con l'identificazione, nel 2002, di 30 progetti prioritari, tra cui particolarmente rilevanti per l'Italia:

- Il Corridoio 1 (Berlino-Palermo);
- il Corridoio 5 (Lisbona-Kiev);
- il Corridoio «dei Due Mari» (Genova-Rotterdam);
- le Autostrade del Mare Mediterraneo (occidentale e orientale).

Nel 2005, a seguito dell'allargamento dell'Unione, la Commissione Europea individuava, ulteriormente, alcuni interventi prioritari per il collegamento tra gli assi TEN-T e le reti di trasporto dei Paesi balcanici. Qui, riveste specifico interesse il Ramo C del Corridoio 5, che collega il porto croato di Ploče con Sarajevo e quindi Budapest, dove si interconnette con il tracciato principale del Corridoio stesso.

L'Abruzzo, in questo contesto, occupa una posizione privilegiata e, nel contempo, critica. Definita in letteratura territorialistica, fin dai primi anni '80 del secolo scorso, come "regione cerniera" fra Centro-Nord e Mezzogiorno e fra versante adriatico e tirrenico, la Regione ha visto questa sua condizione geografica nodale progressivamente vanificata dalle carenze infrastrutturali e dalla mancata costruzione di scenari programmatici.

Lo stesso Piano Generale dei Trasporti del 1986, prevedendo il Corridoio Multimodale Adriatico, sembrava porre la dorsale orientale sullo stesso livello di quella tirrenica. Successivamente, però, le grandi opere di potenziamento e velocizzazione dei trasporti si concentravano su quest'ultima, come tratta del Corridoio 1 TEN-T (asse ferroviario Berlino-Palermo) e solo il 28.10.2015 un

emendamento alla *Relazione sulla strategia della UE per la Regione Adriatico-Ionica*, approvato dal Parlamento Europeo, ripristinava il Corridoio Adriatico nell'ambito delle Reti TEN-T.

Nella pianificazione trasportistica italiana, frattanto, alla logica dei Corridoi era subentrata quella delle Piattaforme Logistiche, con marcato carattere intermodale. Il Piano per la Logistica messo a punto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2006 individuava un sistema portante per il trasporto combinato, rappresentato dai grandi *hub* terrestri e marittimi. Fra le altre, il Piano individuava la Piattaforma Logistica Tirrenico-Adriatica Centrale, costituita dal porto e dal retroterra di Civitavecchia, dal *hub* aeroportuale e interportuale di Fiumicino e dall'asse funzionale di collegamento dei due mari, organizzato sui nodi intermodali di Orte e Jesi-Ancona e sull'area umbra con il nodo di Foligno, ma, nello stesso 2006, il documento "*Reti e territorio italiano al futuro. Una sintesi generale*", redatto da un gruppo di lavoro della Società Italiana di Urbanistica unitamente al MIT, in preparazione del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013, riproponeva una Piattaforma Lazio-Abruzzo, incentrata sull'asse Roma-Pescara, con funzione di collegamento interregionale complementare.

Non si può non ricordare, per inciso, come gli scenari di sviluppo proposti da primo documento strategico della pianificazione italiana nel dopoguerra, l'indimenticato *Progetto '80*, con le sue *Proiezioni territoriali* (Ministero del Bilancio e Programmazione Economica, 1971) per l'epoca realmente avveniristiche, prefigurassero la stretta integrazione fra il sistema metropolitano di Roma, ormai saturo, e quello emergente di Pescara-Chieti, definito "alternativo", ovvero di potenziale riequilibrio.

Ancora nel 2006 la Regione Abruzzo portava a termine uno *Studio di fattibilità per l'integrazione tra il Corridoio adriatico e le Trasversali adriatico-tirreniche* (Delibera CIPE 06.08.1999, n. 142), nel quale si formulava una ipotesi innovativa circa il ruolo della Regione, incentrata sulla costituzione di un Sistema Integrato Trasversale (SIT) che collegasse i poli di Roma e Napoli con Pescara-Chieti-Ortona, integrando attività produttive, infrastrutture, servizi alla mobilità e alla logistica ed utilizzando in modo sinergico tutte le opportunità presenti sul territorio. Nodo fondamentale del sistema era considerato il porto di Ortona, come terminale del trasporto (in particolare, Ro-Ro) verso l'area balcanica.

Il recupero della centralità abruzzese andrebbe a vantaggio dell'intero sistema dei trasporti dell'Italia Centrale, come ponte terrestre (*Land Bridge*), baricentrico ed efficiente (autostrade A24-A25), di connessione fra le Autostrade del Mare che solcano il bacino del Mediterraneo da ovest

(Valencia, Barcellona, Porto Torres, Cagliari, con terminale a Civitavecchia) ad est (*Rijeka*, Zadar, Spalato, Ploče, Bar, Durazzo, Igoumenitsa, Patrasso).

Esso richiede l’attrezzamento di un *hub* portuale, la cui localizzazione ottimale appare Ortona, in stretta connessione decisionale e organizzativa con l’opposto versante tirrenico, a beneficio delle strategie decisionali di operatori e utenti.

Il porto di Ortona vede oggi appaltate le necessarie opere di ulteriore approfondimento dei fondali interni, mentre il Piano Regolatore Portuale (PRP), in fase avanzata di elaborazione e in stretta continuità con il PRP vigente, prevede il prolungamento dei moli e delle banchine, al fine di consentire il regolare accesso di navi portacontainer da 1500-3000 TEU, e l’attrezzamento degli spazi a terra.

Inoltre, nel Masterplan per il Mezzogiorno, la Regione Abruzzo ha incluso, per lo sviluppo della portualità, gli interventi infrastrutturali mostrati in tabella, per un investimento complessivo di 59.200.000 euro.

**Tabella 4. Elenco interventi infrastrutturali del Masterplan per lo sviluppo dell’Abruzzo**

Completamento infrastrutture ferroviarie al servizio del porto di Ortona	€ 1.700.000,00
Deviazione del porto canale di Pescara	€ 15.000.000,00
Completamento interventi sul porto di Ortona (approfondimento dragaggio, prolungamento diga sud)	€ 40.500.000,00
Collegamento porto di Ortona con casello autostradale A14	€ 2.000.000,00
<b>Importo totale degli investimento programmati</b>	<b>€ 59.200.000,00</b>

**Fonte 1. DGR n.1135 del 31 dicembre 2015 "Masterplan Abruzzo - Patti per il Sud. Approvazione di strategie di interventi operativi verificati su base progettuale per lo sviluppo e la crescita della regione Abruzzo. Proposta al 31.12.2015".**

In tal modo, nel medio periodo, è ragionevole perseguire l’obiettivo di 5 milioni di tonnellate di movimento annuo delle merci, con l’aggancio al porto di Ploče, testa del ponte marittimo (*Sea Bridge*) sull’opposta sponda croata e, come richiamato sopra, terminale del Ramo C del Corridoio 5 TEN-T, nonché al porto albanese di Durazzo (Corridoio 8) e a quello greco di Igoumenitsa (terminale dell’autostrada A2-Egnatia, di collegamento con la frontiera turca).

Lo sviluppo portuale di Ortona verrebbe infine a trainare la funzionalità dell'Interporto d'Abruzzo, ormai pronto ad entrare in pieno esercizio.

Va sottolineato, non da ultimo, come la trasversale Lazio-Abruzzo, al di là della componente trasportistica delle merci, configuri una logica non di “scavalcamento”, bensì di ***coinvolgimento delle aree interne***, attraversando i bacini intermontani del Fucino e della Valle Peligna, colpiti dalla deindustrializzazione ma dotati di grandi valenze agricole, ambientali e culturali, e potendo pertanto integrare i flussi commerciali con flussi turistici parimenti importanti ed altrettanto interessati alle funzioni portuali per passeggeri potenzialmente espresse dai porti abruzzesi.

Appare evidente che l'implementazione di tale ipotesi, metodologicamente definibile come di ***integrazione territoriale***, assuma una valenza di molto superiore alla semplice complementarietà portuale. Essa non esclude, ma anzi richiede, relazioni funzionali con gli altri porti adriatici, sia nel quadro di espansione del *Short Sea Shipping*, sia nell'ottica di quella che si potrebbe meglio definire ***divisione internazionale del lavoro*** nell'ambito della Macroregione Adriatico-Ionica.

Per tutte queste ragioni, l'annessione dei propri porti al Sistema del Mare Tirreno Centro-Settentrionale costituirebbe, ad avviso della Regione Abruzzo, una scelta realmente innovativa e foriera di concreti risultati.

## APPENDICE

### A. ATTI DELLA REGIONE ABRUZZO E STUDI DI PROGRAMMAZIONE

Si elencano gli atti amministrativi e gli studi compiuti nell'ultimo decennio che hanno consentito la pianificazione, l'individuazione di progetti e l'implementazione di interventi finalizzati allo sviluppo del trasporto merci lungo l'asse trasversale in esame e utili a rafforzare la proposta dell'alleanza amministrativa e funzionale con l'istituenda Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale.

#### **Delibere regionali:**

1. la DGR n. 470 del 08-07-2014 in cui si indica il grado di priorità delle infrastrutture strategiche per la Regione Abruzzo e le relative integrazioni apportate con DGR n. 179 dell'11/03/2015;
2. la DGR n. 310 del 29-04-2015 in cui si evidenziano le priorità infrastrutturali strategiche;
3. DGR n. 396 del 23 maggio 2015, presa d'atto del "Documento di ingresso del sistema Abruzzo all'interno della strategia macroregionale adriatico – ionica nei corridoi della Rete transeuropea dei trasporti" e relativa lettera di trasmissione;

#### **Studi regionali:**

1. PRIT -Parte Infrastrutture- adottato con DGR N. 373/C DEL 18.6.2012 E DGR 934/C DEL 23.12.2011;
2. Progetto Interreg III A "Sea Bridge". Studio redatto dall'Università degli Studi "G.D'Annunzio" Chieti-Pescara.
3. Studio di Fattibilità " Integrazione tra Corridoio Adriatico e trasversali Adriatico-Tirreniche" a cura di Steer Davies Gleave, finanziato con risorse di cui alla Delibera CIPE n.142/99 e consegnato alla Regione Abruzzo il 20 novembre 2006;
4. Studio di fattibilità del Corridoio Adriatico elaborato nel 1999 da sette Regioni dell'Adriatico Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia;

**Progetti IPA Adriatic:**

<i>ACRONYM</i>	<i>MISURE</i>	<i>OBJECTIVE</i>
<b>AdriaticMoS</b>	3.2 Sustainable mobility systems	Lo sviluppo di un Master Plan MoS in Adriatico, come parte integrante del sistema di trasporto del Mediterraneo orientale MoS, attraverso la creazione e l' <b>elaborazione di un Master Plan</b> . Quando MoS sarà sviluppato a livello sufficiente, influenzerà positivamente alla quota elevata di <b>trasferimento modale dalla strada alla intermodalità</b> , così a ridurre la congestione stradale.
<b>ADRI-SEAPLANES</b>	3.2 Sustainable mobility systems	Creare nel bacino adriatico uno <b>strumento alternativo di collegamenti delle zone costiere</b> dei paesi coinvolti che sono collegati solo attraverso il sistema marittimo <b>attraverso i principali porti internazionali e non da collegamenti diretti</b>
<b>APC</b>	3.2 Sustainable mobility systems	<b>Migliorare l'efficacia e la trasparenza del funzionamento dei porti nell'Adriatico</b> come fornitore di servizi veloci, efficienti ed affidabili.
<b>INTERMODADRIA</b>	3.2 Sustainable mobility systems	L'obiettivo del progetto è il miglioramento dell'integrazione del trasporto marittimo a corto raggio all'interno delle catene logistiche che attraversano il mare Adriatico e, più nello specifico, quello di <b>fornire il miglior ambiente possibile per l'attivazione dei servizi di trasporto intermodale ferro-mare tra i porti e il loro entroterra.</b>
<b>EASYCONNECTING</b>	3.2 Sustainable mobility systems	Migliorare i <b>piani integrati volti a soluzioni multimodali, in particolare dei collegamenti tra costa e entroterra</b> nella zona adriatica, tra cui il miglioramento dei sistemi portuali, aeroportuali e servizi connessi
<b>EA SEA-WAY</b>	3.1 Physical infrastructure	Migliorare l'accessibilità e la <b>mobilità dei passeggeri nell'area Adriatica</b> , grazie allo sviluppo di nuovi servizi di trasporto integrati e sostenibili e relative infrastrutture fisiche legate a questi nuovi servizi



**B. FLUSSI DI TRAFFICO DEL SISTEMA PORTUALE ABRUZZESE**

Il sistema portuale abruzzese, nel complesso della navigazione nell'anno 2015, è interessato dai flussi di traffico merci e passeggeri mostrati in tabella.

**PROSPETTO RIEPILOGATIVO TRAFFICO PORTUALE ANNO 2015**

	<b>ORTONA</b>	<b>PESCARA</b>	<b>VASTO</b>
<b>TOTALE NAVI ARRIVATE/PARTITE</b>	<b>581</b>	<b>115</b>	<b>150</b>
	<b>TONNELLATE</b>		
<b>TOTALE MERCE LIQUIDA SBARCATA</b>	429.006	212.042	160.000
<b>TOTALE MERCE SECCA ALLA RINFUSA MOVIMENTATA</b>	324.963		330.000
<b>TOTALE MERCE SOLIDA MOVIMENTATA</b>	82.936		110.000
<b>TOTALE GENERALE MERCE SBARCATA/IMBARCATA</b>	<b>836.905</b>	<b>212.042</b>	<b>600.000</b>
<b>TOTALE PORTI</b>		<b>1.648.947</b>	
		<b>UNITA'</b>	
<b>TOTALE PASSEGGERI</b>	<b>0</b>	<b>6.031</b>	<b>15.000</b>

C. ATTIVITA' PROGRAMMATORIE DEGLI ANNI 1994-1996; 2000-2006; 2007-2013

**Nodi logistici regionali: Porto di Ortona; Porto di Pescara; Interporto d'Abruzzo**

- **Il Programma P.O.P.** Abruzzo 94-96 destina la somma di M€ 30,99 per la realizzazione dell'intervento Prima Fase – Primo Intervento Funzionale dell'Interporto d'Abruzzo, giusta la DGR n. 5690 del 24.11.1995, di approvazione del progetto esecutivo di cui al progetto globale a base dell'Accordo di programma recepito con D.P.G.R. n. 403 del 18.05.1995;
- **Legge n. 240/90 e L. n. 341/95:** a seguito di attività della Commissione ministeriale di cui al DM 99T del 20/12/95, veniva disposta l'utilizzo di contributi per la realizzazione di infrastrutture interportuali di cui al D.M. 15/09/95 n. 78T, nella fattiospecie per l'Interporto d'Abruzzo, per circa M€ 24,00, giusta Convenzione del 20.11.2002 sottoscritta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, (registrata alla Corte dei Conti il 15/01/2003, al Reg. 1, Fg. 23), per la realizzazione del binario ferroviario di raccordo, del fascio di presa e consegna, dell'Interporto d'Abruzzo alla linea ferroviaria Pescara-Roma;
- **L.R. 113 del 23.11.1999** per finanziamento di attività in materia della portualità e logistica dell'ambito regionale, con risorse per complessivi M€ 2,14, di cui M€ 0,30 destinati ai nodi logistici indicati;
- **APQ 14 “Porti”**, del 10.12.2003 (DGR n. 372 del 26.05.2004) e 1^ Atto Integrativo del 30.03.2007, sottoscritti tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Abruzzo, per l'introduzione e il potenziamento del sistema dei porti abruzzesi all'interno del sistema marittimo, turistico e commerciale, del mediterraneo, con risorse per complessivi M€ 64,87, di cui M€ 47,15 per i nodi portuali di Ortona e di Pescara. L. n. 208/98 e Del. CIPE n. 84/2000; n. 36/2002; n. 3/2006.
- **APQ 7 in materia di logistica**, sottoscritto in data 19.07.2002 tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Abruzzo, per il potenziamento del sistema della logistica comprendente anche il completamento dell'Interporto d'Abruzzo, con risorse per complessivi M€ 179,17, di cui M€ 116,39 per detta infrastruttura logistica; L. n. 208/98 e Del. CIPE n. 84/2000;
- **Intesa Generale Quadro**, del 20 dicembre 2002, concernente il Programma infrastrutture strategiche del sistema regionale contemperante anche interventi per la qualificazione della

portualità regionale per funzioni interregionali e nazionali nonché per il potenziamento e adeguamento dei corridoi trasversali.

- **1^ Atto Aggiuntivo (alla I.G.Q.)**, del 28 maggio 2009, <Integrazione del 6° programma *delle infrastrutture strategiche*” comprendente in ambito del sistema portuale interventi di completamento del Porto di Ortona costituiti da:
  - o lavori di banchinamento avamporto: costo di M€ 50,00;
  - o dragaggio degli specchi portuali interni e del canale di accesso: costo di M€ 10,00;
  - o prolungamento per circa 786 m, della diga sud del porto: costo di M€ 36,50;
  
- **2^ Atto Aggiuntivo (alla I.G.Q.)**, del 10 aprile 2013 ove relativamente al sistema portuale della Regione:
  - a) reitera la strategia per il **Porto di Ortona** e connota lo stato dell’arte dello stesso con le seguenti fasi:
    - lavori di banchinamento dell’avamporto, costo intervento **M€ 50,00**: redatto progetto definitivo del Provveditorato Interregionale per le OO.PP. del Lazio, Abruzzo e Sardegna, trasmesso alla Struttura Tecnica di Missione c/o Ministero Infrastrutture e Trasporti, giusta nota prot. RA/110519 del 07/10/2009;
    - lavori di prolungamento della diga sud del porto, costo intervento **M€ 36,50**: redatto progetto definitivo del Provveditorato Interregionale per le OO.PP. del Lazio, Abruzzo e Sardegna, già trasmesso alla Struttura Tecnica di Missione c/o Ministero Infrastrutture e Trasporti, giusta nota prot. RA/110519 del 07/10/2009;
  - b) implementa le attività nel **Porto di Pescara** con lavori di deviazione del Porto Canale e suo prolungamento, con costo intervento di **M€ 20,00**;
  
- **Programma PAR-FSC** Abruzzo 2007-2013: *linea di azione III.2.2.a “Completamento e rafforzamento del sistema logistico di mobilità regionale per favorire lo sviluppo economico territoriale in riferimento alla movimentazione passeggeri e merci”*; risorse di cui alle Delibere CIPE n. 3/2011 e n. 64/2011, attuato a mezzo sottoscritti:
  - APQ Logistica del 19.07.2013 tra il Ministero per lo Sviluppo Economico, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Abruzzo, per il Completamento della piattaforma logistica abruzzese comprendente anche il completamento dell’Interporto d’Abruzzo, con risorse pari a M€ 4,44;

- APQ Porti/Aeroporti del 06.08.2013 tra il Ministero per lo Sviluppo Economico, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Abruzzo, per il “Potenziamento, razionalizzazione e messa in rete dell’insieme dei nodi logistici e aeroportuali e portuali con riferimento alla movimentazione passeggeri ed alla logistica delle merci” comprendente anche i porti di Ortona e Pescara, con risorse per M€ 15,65 per detti nodi portuali.
  
- **MASTER PLAN per il SUD**
  - **porto di Pescara:** Intervento di deviazione del porto canale e suo prolungamento.
  - **porto di Ortona:** prolungamento banchina di levante; completamento del collegamento del porto alla viabilità principale A14; progettazione collegamento ferroviario.

Per un costo complessivo di Meuro 59,20.

---

***Porto di Ortona; Porto di Pescara; Interporto d’Abruzzo***

Risorse programmate e utilizzate (gia spese):	M€ 221,63
Risorse programmate e in fase di spesa (PAR_FSC):	M€ 20,09
Risorse programmate in fase di finanziamento (MPlan):	M€ 59,20