

Dorsale adriatica, la Puglia rivendica un asse centrale per l'Europa

BARI – Presentato oggi in Regione il progetto di modifica delle reti di trasporto europee sulla dorsale adriatica. I presidenti di Marche (Francesco Acquaroli), Abruzzo (Marco Marsilio), Molise (in rappresentanza del presidente Donato Toma, l'assessore ai Trasporti Quintino Pallante) e Puglia (Michele Emiliano) sono stati a Bari per il secondo appuntamento di MMAP (Marche Molise Abruzzo Puglia) – Nuove direzioni per unire l'Italia con un grande progetto strategico per lo sviluppo della Dorsale Adriatica centro meridionale.

Per la Regione Puglia erano presenti anche l'assessore ai Trasporti Anita Maurodinoia e il direttore del dipartimento trasporti, Vito Antonacci. Il coordinamento delle Regioni ha messo al centro della discussione il processo di revisione della rete TEN-T a livello europeo e nazionale, con un focus sulla dorsale adriatica e sulle reti trasversali.

“Si tratta – ha detto il presidente Emiliano – di un accordo politico importantissimo per colmare un deficit di programmazione sulla linea adriatica da parte dell'unione europea. E' un gesto molto rilevante: stiamo lavorando sia con l'unione europea che con il governo italiano per riconoscere la centralità delle città e delle regioni adriatiche anche nel rapporto con la linea tirrenica. Si tratta finalmente di dare a questi territori con una identità culturale, economica e sociale molto ben definita, la connessione complessiva con tutta l'Italia e l'Europa. Un gesto politico tra regioni di orientamento politico diverso ma unitissime nella costruzione del futuro delle proprie comunità. Chiederemo comunque al governo italiano di completare questo disegno attraverso il finanziamento dell'autostrada da Bari a Lecce, che per noi

rimane assolutamente centrale. Stiamo immaginando che l'eventuale utilizzo del fondo del Pnrr per il completamento di queste opere con la sostituzione delle fonti di finanziamento con il Pnrr consenta di usare le risorse liberate per realizzare il nodo autostradale, perché non è possibile che una delle regioni più importanti d'Italia sia coperta dall'autostrada solo per metà".

Secondo il presidente delle Marche, Francesco Acquaro, "il progetto rimette al centro la Dorsale Adriatica, sia per quanto riguarda l'autostrada che la ferrovia e soprattutto restituisce alla piattaforma logistica delle merci dell'Adriatico un ruolo essenziale rispetto all'Italia e all'Europa intera. Parliamo di una visione complessiva, di una sfida che va raccolta dalle Regioni unite. Viviamo un momento storico unico e irripetibile grazie alle risorse del Pnrr e della nuova programmazione europea e questa occasione va colta con decisione. Sono orgoglioso e fiero di partecipare ad una iniziativa in grado di risollevare un territorio accomunato dalla grande capacità attrattiva sia in termini di turismo, storia, cultura, artigianato, enogastronomia, paesaggi che per la sua qualità della vita".

"Questa intesa sta generando ottimi risultati e ha l'obiettivo di colmare il divario infrastrutturale presente nelle nostre regioni – ha spiegato il presidente dell'Abruzzo Marco Marsilio durante l'incontro – Dalle Marche alla prima parte della Puglia, un tratto di infrastrutture fondamentale per lo sviluppo del territorio è stato cancellato dalla strategia europea. Questa assenza – ha ricordato ancora Marsilio – per decenni ha fatto perdere competitività alle nostre imprese rispetto invece al versante tirrenico. E pertanto la nostra proposta complessiva, che abbiamo elaborato insieme con le regioni Marche, Molise e Puglia, e presentato al Governo per la fase negoziale con la Commissione europea, ha consentito di elaborare un progetto di sviluppo reale e concreto che porterà

sicuramente benefici in futuro”.

L'assessore ai trasporti del Molise, Quintino Pallante, ha aggiunto che “va un grazie al presidente Emiliano e agli altri presidenti perché questa iniziativa mette insieme in maniera sinergica le forze di quattro regioni. La questione dei trasporti è una questione planetaria non solo per lo sviluppo ma anche per la cultura. 4mila molisani ogni anno si dirigono fuori dalla nostra regione per altre mete. E' come se sparisse ogni anno un comune. Confidiamo che questa iniziativa non solo abbia quindi un sostegno economico e che dia un sostegno economico alla nostra regione, ma soprattutto conservi i nostri valori. La connessione con la Puglia, con l'Abruzzo e naturalmente con le altre regioni sarebbe un'occasione storica da non perdere anche per utilizzare i fondi del Pnrr. Serve il sostegno governativo con un affidamento di risorse, senza fare affidamento solo a un criterio numerico che ci penalizzerebbe da soli viste le nostre dimensioni”.

Per l'assessore pugliese ai Trasporti, Anita Maurodinoia, “le 4 regioni oggi consolidano le intese già sottoscritte per il corridoio adriatico 2 anni fa a Pescara. Stiamo riparlando di un progetto strategico che potrà portare anche la alta capacità ferroviaria e autostradale fino a Lecce”.

“Il progetto Mmap – ha spiegato il direttore del dipartimento Trasporti della Regione Puglia, Vito Antonacci – è un patto siglato tra 4 regioni marcando una volontà politica come è stata esposta dai presidenti, ovvero riconnettere e ricucire queste 4 regioni dimenticate negli anni addietro nella riconnessione della dorsale adriatica. L'anello non si chiudeva da Ancona a Bari e abbiamo così chiesto una rimodulazione del regolamento per ricucire ferrovia, strade, porti. Oggi siamo all'ultimo step perché la Commissione UE validi la modifica e inserisca la dorsale adriatica nella rete TEN- T con l'avallo del Governo nazionale”.

Scheda:

Nell'ambito del processo di revisione della rete TEN-T, la Regione Puglia, con le Regioni Marche, Abruzzo e Molise, ha sottoscritto un Protocollo d'Intesa a seguito del quale è stata sottoposta al Ministero dei Trasporti una visione comune riguardo l'evoluzione della rete TEN-T nell'Italia peninsulare. L'assetto attuale della rete serve i territori dell'Italia peninsulare unicamente attraverso il corridoio Scandinavia – Mediterraneo, lasciando scoperte tre tratte del sistema infrastrutturale multimodale adriatico – jonico (Ancona – Foggia, Bari – Lecce e Paola – Taranto) la cui valenza, strategica e di rango sistemico, è attestata dai numerosi investimenti in corso da parte del Governo italiano e delle Regioni interessate.

La proposta congiunta prevede pertanto di inserire nella Core Network (rete centrale) la tratta ferroviaria Ancona – Pescara – Bari (con prosecuzione fino a Lecce), attualmente inclusa nella Comprehensive Network (rete globale), unitamente alla realizzazione di un articolato sistema di trasversali ferrostradali e marittime a diverse latitudini.

Gli **obiettivi strategici** della proposta formulata sono (estratti dalla proposta inviata al MIMS ex MIT):

□ *completare entro il 2030 un'infrastruttura ferroviaria dotata dei massimi standard di Sagoma, Modulo, Peso assiale e IS e in grado di garantire la circolazione di treni di modulo continentale senza limitazioni di carico per il collegamento tra i porti di Gioia Tauro, Taranto, Bari, Brindisi, Termoli, Ortona e Ancona, le regioni dell'Italia settentrionale e il resto d'Europa;*

□ *completare le connessioni stradali e/o ferroviarie ai porti succitati (ultimo miglio) per migliorare la competitività delle diverse forme di intermodalità rispetto al*

trasporto tutto – strada;

□ *rimuovere i colli di bottiglia che caratterizzano la dorsale N-S della viabilità primaria costituita dalla A14 che, in numerosi tratti a sud di Ancona, per oggettivi limiti orografici e impossibilità di adeguamento della viabilità ordinaria (SS.16), assomma in sé le funzioni di itinerario di lunga percorrenza con quelle di tangenziale al sistema insediativo lineare della costa adriatica;*

□ *completare un sistema equilibrato di trasversali ferroviarie e stradali di interconnessione tra il versante Adriatico e quello Tirrenico dell'Italia peninsulare, con l'obiettivo di incentivare la "comodalità" nel trasporto merci tra l'Europa Balcanica, l'Italia peninsulare e la Penisola Iberica contribuendo ad alleggerire il traffico merci in transito sulle tratte italiane del Corridoio Mediterraneo e le relative esternalità in termini di congestione del traffico e pressione ambientale nell'area padana;*

□ *favorire l'integrazione tra le Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, del Mar Jonio, del Mare Adriatico meridionale, del Mare Adriatico Centrale, del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, del Mare Adriatico Settentrionale e del Mare Adriatico orientale che, di fatto, realizza un'estensione del Corridoio Baltico – Adriatico da Ravenna a Brindisi.*

La proposta di revisione della rete, presentata dalle quattro Regioni al MIT, è stata corredata da una serie di interventi programmati e finanziati che costituiscono un pacchetto di azioni orientate alla creazione di un sistema multimodale e intermodale per il trasporto di passeggeri e merci, attrezzato secondo i massimi standard funzionali e tecnologici Europei e finalizzato a raggiungere gli obiettivi strategici esposti in precedenza.