

## QUADRILATERO ZES: UN SISTEMA EFFICACE PER FAR CERESCERE “LA REGIONE MEDIANA”.

Il prolungamento del Corridoio Adriatico tra Ancona e Foggia e l’inserimento nella “Extended Core” della rete Ten-T dell’interporto di Ortona sono riconoscimenti importanti, per l’Abruzzo e la “regione mediana”, per le potenzialità che questa area geografica potrà esprimere con la realizzazione di corridoi logistici intermodali tra l’Adriatico e il Tirreno.

**Con l’inserimento del “nodo” di Ortona nella rete “Comprehensive”, viene riconosciuto al nostro territorio un ruolo primario nel centro Adriatico per la sua importanza geo-strategica nel futuro sviluppo dei traffici intermodali lungo la trasversale Tirreno- Adriatico.**

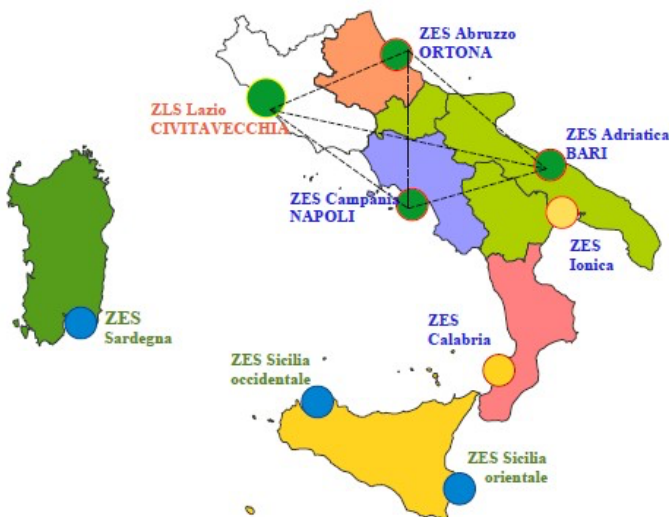
La crescita dei trasporti intermodali, grazie alla rete degli interporti, dei terminali ferroviari e delle piattaforme logistiche per il combinato terrestre e dei porti per il combinato marittimo, costituisce la vera possibile svolta green del sistema di trasporto merci. Ed è per queste ragioni che nel PNRR sono previsti finanziamenti speciali per la Coesione Territoriale e interventi di connessione di “ultimo miglio”, principalmente ferroviari, con porti e aree industriali ricadenti nelle ZES, finalizzati alla riduzione di emissioni di gas climalteranti.

L’individuazione dell’area ZES Abruzzo lungo la trasversale e l’impegno alla realizzazione della linea ferroviaria veloce AV/AC Roma-Pescara, hanno permesso al Consiglio Europeo di individuare nel porto di Ortona il nodo intermodale giusto per lo sviluppo della “regione mediana” e, grazie a questo, sono stati decisi gli investimenti per il completamento del Porto, il collegamento di *ultimo miglio* ferroviario e il completamento di *ultimo miglio* stradale.

Infatti, **il Porto di Ortona con l’Interporto di Manoppello** (nodi della rete *comprehensive*), **costituiscono uno snodo logistico strategico di interscambio modale tra il Tirreno e l’Adriatico e tra l’Abruzzo, il Nord Italia e il centro Europa.** Uno snodo che si avvale di importanti infrastrutture terrestri (*Autostrade A/14 e A/24-A/25, la linea Ferroviaria Adriatica e la linea Ferroviaria Roma-Pescara*) che riducono i tempi tra il centro Italia e il centro Europa, agevolando gli scambi commerciali con quella area, già fortemente interessata dalle imprese

del territorio. Mentre, il completamento delle trasversali Roma-Pescara e Napoli-Bari faciliteranno gli scambi intermodali tra la penisola Iberica, i Balcani e il Medio Oriente, aree in forte crescita.

Con il PNRR, gli investimenti del Fondo Complementare e i fondi per la Coesione e lo Sviluppo 2022-2027, dovrebbero essere completate, nel medio-periodo (2026-2030), le linee strategiche trasversali (Roma-Pescara e Napoli-Bari) e la messa in efficienza del Porto d’Abruzzo. In tal modo la rete del “quadrilatero ZES-ZLS della “regione mediana” risulterebbe funzionalmente connessa lungo il perimetro e con i nodi portuali ai vertici del quadrilatero (Civitavecchia, Ortona, Bari, Napoli).



**Le aree ZES del quadrilatero, organizzate a sistema, potrebbero dare una efficace risposta alla particolare condizione di arretratezza delle aree interne** (deindustrializzazione, caduta demografica, dissesto idro-geologico, ecc.), tenendo conto che questa condizione di arretratezza rappresenta un serio problema sia per l’economia delle regioni che la compongono che dell’intero Paese.

Le ZES e le ZLS sono strumenti di politica economica utili a rafforzare il ruolo e il peso dell'economia del mare e della portualità, quindi un'importante opportunità per sostenere il sistema economico di questi territori. Questa è una concreta possibilità, forse l'ultima, di inserire e rilanciare gli scambi commerciali di quelle aree interne fortemente svantaggiate.

Dunque, il percorso da intraprendere dovrebbe essere finalizzato alla **progressiva strutturazione di un significativo Polo logistico competitivo, green, sostenibile e socialmente inclusivo delle aree interne**. Immaginiamo quella "area vasta" delimitata ai quattro vertici di un quadrilatero da tre ZES (i Porti di Ortona, Bari e Napoli) e dalla ZLS Lazio con il Porto di Civitavecchia.

Il Quadrilatero dispone già di una cornice infrastrutturale che fa capo a quattro grandi centri metropolitani (Pescara, Bari, Napoli e Roma), **occorre però potenziare l'area con le infrastrutture necessarie a trasmettere con efficacia gli effetti propulsivi sul territorio**. Le ZES, centrate su retroporti, possono dare un forte impulso allo sviluppo e consentire di attivare molteplici relazioni interne alla "area vasta", potenziarla e valorizzarla. **Questo è il modo, forse l'unico, per contrastare anche la fragilità e marginalità delle aree interne**. Il modello può contribuire a mettere a frutto concrete opportunità offerte da un posizionamento logistico favorito da intermodalità e trasversalità, permettendo all'area di dare risposte adeguate e competitive per operare sul mercato mediterraneo, dalla penisola Iberica ai Pasi del Nord Africa, al Medio Oriente, ai Balcani e al Mar Nero.



Lo strumento della ZES può assumere una funzione di rilievo nel processo di razionalizzazione e accorciamento delle catene del valore e bloccare i fenomeni di delocalizzazione e magari invertire il processo favorendo il rientro sui territori di attività delocalizzate. Occorre, dunque, **creare sinergie, mettendo a sistema le tre ZES con la ZLS, valorizzando le interconnessioni del quadrilatero, far dialogare tra loro le ZES, collegare vertici e perimetro con l'intero territorio**. Il "quadrilatero", dispone di una significativa dotazione (porti, interporti, aeroporti, ferrovie, reti stradali, università, centri di ricerca, specializzazioni e settori produttivi), che messo a sistema potrà modificare l'involontario processo di desertificazione delle sue aree interne, coinvolgendole nella riorganizzazione dello spazio e beneficiare delle occasioni di sviluppo connesse con trasversalità e intermodalità lungo i corridoi che uniscono le ZES di Napoli e Bari e la ZES Abruzzo con la ZLS del Lazio.