

PORTI ADRIATICI, CORSA PER L'ALLEANZA COL TIRRENO

L'ABRUZZO PRENDE TEMPO, MARCHE E PUGLIA SVILUPPANO I COLLEGAMENTI CON CIVITAVECCHIA E NAPOLI.

Porti adriatici, corsa per l'alleanza col Tirreno

L'Abruzzo prende tempo, Marche e Puglia sviluppano i collegamenti con Civitavecchia e Napoli

di Antonio De Frenza

► PESCARA

Lo sviluppo dei porti abruzzesi, e in generale degli scali del medio e basso adriatico, si gioca in larga parte sullo sviluppo dei collegamenti con il Tirreno e dunque con il corridoio di merci che dalla Spagna raggiunge il porto croato di Ploce. Su questa base venne firmata il 24 febbraio 2016 un'intesa tra Regione Abruzzo e Regione Lazio per il passaggio dei porti abruzzesi sotto l'autorità portuale di Civitavecchia. All'epoca l'Abruzzo partiva in vantaggio rispetto alle altre regioni adriatiche, per la presenza di una rete di collegamenti già in esercizio, anche se con criticità. Oggi, mentre l'Abruzzo sembra essersi fermato, Ancona e Bari stanno sviluppando con convinzione i rispettivi progetti: la Napoli-Bari e la Ancona-Civitavecchia, via Umbria, il cosiddetto Quadrilatero. Vediamo in che modo.

PUGLIA. Venerdì scorso Rete ferroviaria italiana ha aggiudicato la gara per i lavori sulla nuova linea Napoli-Bari per la tratta Apice-Hirpinia, al consorzio formato da Salini Impregilo, Astaldi, Rocksoil, Net Engineering e Alpina, per un valore economico di 608 milioni. L'appalto è parte di un progetto dal costo stimato di circa 6,2 miliardi di euro, che è a sua volta parte integrante del Corridoio ferroviario europeo Ten-T Scandinavia-Mediterraneo. Il completamento dell'intera opera è previsto nel 2026.

MARCHE. Il Quadrilatero, varato per collegare le Marche con il Lazio prevede oltre 300 chilo-



Un particolare del porto di Civitavecchia



Danilo Toninelli



Luca Ceriscioli



Antonio Nervegna

metri di strada a 4 corsie oggi completati solo in parte. Il 12 marzo scorso il presidente della Regione Marche Luca Ceriscioli e la collega dell'Umbria Catuscia Marini in una nota comune hanno sottolineato la necessità «della ripresa dei lavori della Quadrilatero». Su quest'opera conta molto il porto di Ancona per sviluppare le relazioni con gli scali marittimi di Livorno e Civitavecchia, già in essere: oggi il 16% dei mezzi pesanti in transito sulla rotta Ancona-Iugomenitsa pro-

viene dalle regioni della Spagna ed è diretta verso tutto il Mediterraneo sud orientale.

ABRUZZO. Se i due progetti saranno completati, come è molto probabile, l'Abruzzo rischierà di diventare marginale rispetto ai due scali adriatici. Con quali esiti per la nostra regione?

L'ingegner Antonio Nervegna e Euclide Di Pretoro, esperti di portualità e logistica hanno sviluppato in 5 corposi studi l'idea della trasversalità Tirreno-Adriatico da Barcello-

na a Ploce via Ortona-Pescara-San Salvo all'interno del corridoio Ten-T.

Ingegnere Nervegna che cosa significherebbe per l'Abruzzo entrare nei corridoi Ten-T?

«Significherebbe, per esempio, avere una fascia di infrastrutture su cui anche l'Europa investe».

Va in questa direzione l'intesa firmata tra Regione Abruzzo e Regione Lazio sul passaggio dei nostri porti dall'autorità portuale di Anco-

na e quella di Civitavecchia? E cosa manca all'intesa per diventare operativa?

«Manca la decisione del ministro dei Trasporti Danilo Toninelli, perché è sua competenza accettare la richiesta formale delle due Regioni».

Che vantaggi otterrebbe l'Abruzzo?

«Permetterebbe il collegamento a un porto complementare a noi per quanto riguarda lo sviluppo dei traffici est-ovest. L'altro aspetto fondamentale è che quando il ministro si presenterà al tavolo europeo per la revisione dei corridoi Ten-T, che è già in atto, e chiederà l'istituzione di un corridoio intermodale Barcellona-Ploce che passi per Civitavecchia, Ortona-Pescara, avrà in mano un'arma importante. Potrà dire che su questo corridoio è stata fondata una strategia nazionale, e che, in coerenza con questo progetto, è stata realizzata anche la Zes. Perché è proprio in funzione della trasversalità che la Zes abruzzese è stata disegnata».

Eppure nel dibattito politico la Zes sembrerebbe messa a rischio da un eventuale passaggio dei porti abruzzesi sotto Civitavecchia, perché lo scalo laziale non avrebbe i requisiti giusti.

«Il porto di Civitavecchia rispetta le condizioni del regolamento europeo 1315. Civitavecchia appartiene già ai corridoi europei. Ma mentre Ancona è nel corridoio cosiddetto core, Civitavecchia è nel corridoio *comprehensive*. La cosa non cambia. E' scritto dappertutto, basta leggere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA