

Fronte del porto. Per i nuovi moli mancano 15 milioni. E Civitavecchia si accorda con Brindisi

«Mancano circa 15 milioni al conto per completare i moli guardiani del porto di Pescara, la disponibilità ammonta a 31 milioni, frutto dei 15 del Masterplan e dei 16 erogati dal Cipe. Ci aspettiamo di ricavare qualche altro milione dal ribasso della gara che sarà assegnata a fine anno. Il senatore D'Alfonso si è impegnato a trovare il gruzzolo mancante e sono sicuro che ci riuscirà». Parla così Giampiero Leombroni, presidente dell'Arap, che incrocia le dita ma nella sostanza ammette le difficoltà finanziarie legate, almeno per il momento, alla realizzazione di un'opera fondamentale per il porto. Opera complementare all'apertura della diga foranea, i cui lavori procedono secondo programma e che sarà presto completata, ma che rischiano di essere vanificati se non si troverà per tempo la copertura finanziaria sul resto del progetto. «I moli guardiani sono essenziali sia per consentire la deviazione del fiume e allungarne il percorso fino al mare aperto, sia per rendere più sicura la navigazione in entrata e in uscita dal porto ai pescherecci della marineria e alle imbarcazioni» hanno sempre puntualizzato, del resto, i vertici della Capitaneria con tono di monito.

L'ALLARME

Ma tant'è. A lanciare un grido d'allarme sulla delicata questione è il capogruppo di Forza Italia alla Regione, Lorenzo Sospiri, secondo il quale al conto totale mancano addirittura venti milioni: «I 16 milioni annunciati dal senatore D'Alfonso per i moli guardiani del porto rappresentano una goccia in mezzo al mare, visto che per completare l'intervento ne servono almeno 51». Scenario confermato a fine luglio in un'audizione alla Regione dal presidente dell'Arap, da sempre fidato collaboratore dell'ex governatore e oggi senatore Pd, che del discorso di Sospiri condivide la sostanza ma non i timori: «D'Alfonso terrà fede all'impegno preso», ha detto infatti Leombroni.

Sospiri sta al gioco e punta il dito contro l'Autorità di sistema portuale del Medio Adriatico: «Intanto, rilevo che la Regione ha reso disponibili risorse milionarie che spetterebbe semmai all'Autorità portuale di Ancona mettere sul tavolo» ha attaccato il capogruppo forzista, che ha aggiunto: «Dico bravo a D'Alfonso, ma ora facciamo la battaglia affinché i moli guardiani siano finanziati da Ancona, senza più consentire di essere presi in giro. Parliamo di un'opera fondamentale per la sicurezza del porto e che perciò non può essere realizzata in due tempi, fermando tutto dopo uno o due monconi, arrivando cioè dove si può con i finanziamenti oggi disponibili e sperando che quanto prima ne arrivino altri» ha commentato Sospiri. Ipotesi, quest'ultima, smentita dallo stesso Leombroni: «Posso assicurare che non cominceremo lavori per un intervento che non può essere completato» ha dichiarato il presidente dell'Arap.

Inevitabile una domanda: nel giorno in cui i sindaci di Pescara e Chieti vanno a Roma a con l'Anci reclamare i milioni sottratti dal Governo alle periferie, è temibile l'ipotesi che spariscano i 16 milioni del Cipe? «Il ministro Toninelli se li sarebbe già ripresi, oggi è tutto in gazzetta ufficiale - ha risposto Leombroni - e sono scattate le obbligazioni vincolanti per partire con progettazioni e tutto il resto. Anche se quelle risorse le avremo solo per metà primavera 2019».

E Civitavecchia si accorda con Brindisi

Non è uno strappo, ma è un segnale che l'Abruzzo dei porti non può e non deve sottovalutare quello legato all'intesa sottoscritta tra Civitavecchia e Brindisi per un corridoio finalizzato ad estendere traffici commerciali sull'asse Est-Ovest. Secondo quanto riporta Trasporti-Italia.com, la scorsa settimana negli uffici di Brindisi il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni

Griffi, e il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo, hanno siglato un accordo di collaborazione per due anni finalizzato a sviluppare il corridoio intermodale Tirreno centrale-adriatico meridionale attraverso i porti di Civitavecchia/Gaeta e Bari/Brindisi, mediante la promozione dei collegamenti stradali, ferroviari e logistici. Il documento prevede l'individuazione di sinergie e di progetti per il miglioramento dei traffici nell'ambito portuale, soprattutto in riferimento agli accessi nei porti del traffico Ro-Ro. Tale accordo contribuirà a sviluppare le diverse direttrici trasversali che dal porto di Civitavecchia giungono nei porti dell'Adriatico centrale e meridionale e quindi quel ruolo di land bridge che riveste l'Italia centrale e meridionale nel collegamento tra la penisola iberica con quella balcanica e con la Grecia e che si baserà su un trasporto intermodale in cui la componente marittima è prevalente.

Ciò determinerà indubbi vantaggi in termini di riduzione di inquinamento, decongestionando il traffico su strade e autostrade della Liguria e della pianura padana. Il presidente Di Majo conferma il patto per i corridoi trasversali intermodali verso Ancona e Ortona/Pescara, ma ribadisce altresì che la trasversale con brindisi «contribuirà a potenziare il ruolo di land bridge dell'Italia centrale con vantaggi, in termini economici e occupazionali, per i porti del Tirreno centrale e dell'Adriatico centrale e meridionale». Il porto di Pescara, alle prese con fondali bassi, apertura della diga foranea e costruzione dei moli guardiani, e quello di Ortona con il nodo irrisolto del dragaggio, sembrano ora ferme al palo. La vicenda del dragaggio del porto di Ortona, iniziata 5 anni fa, non riesce ad avere un esito positivo. Senza l'opera di scavo per portare i fondali ad almeno meno nove metri, i traffici commerciali Est-Ovest concordati con Civitavecchia rischiano di restare sogni. Meno problematico, sulla carta, realizzare da Ortona il collegamento passeggeri con la Croazia (che la Regione ha messo a bando) a marzo 2019.

