

## Porti, l'intesa Lazio-Abruzzo siglata anche dalle due Autorità di sistema

Adispetto delle carte dimenticate nei cassetti del Ministero dei Trasporti, l'intesa tra Abruzzo e Lazio per lo sviluppo della portualità tra Adriatico e Tirreno appare più solida che mai, ammesso che la politica faccia seguire i fatti alle parole. Le carte ci sono: quelle che il segretario particolare del ministro Toninelli avrebbe detto di non riuscire a trovare, relative all'accordo sottoscritto il 20 ottobre 2016 dall'allora governatore abruzzese Luciano D'Alfonso e il suo omologo laziale Nicola Zingaretti, oggi anche segretario nazionale del Pd. Ma ci sono, anche e soprattutto, le carte dell'intesa firmata il 24 novembre 2017 dai presidenti delle rispettive Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri per il Medio Adriatico (con sede in Ancona), e Francesco Maria di Majo per il Tirreno centro settentrionale (con sede a Civitavecchia). Documenti che confermano la disponibilità a collaborare a tutti i livelli per rafforzare le rispettive strategie di sviluppo favorendo l'apertura dell'asse trasversale est-Ovest che promette di incrementare i traffici soprattutto commerciali attraverso il cosiddetto corridoio Ten-T, dai Paesi balcanici alla Spagna e viceversa, di cui fanno parte sia il porto di Ancona, sia il nodo "core" della città di Roma, cioè a dire Civitavecchia. Il tutto senza peraltro precludere la possibilità di accedere ai vantaggi della Zes, Zona economica speciale, su una sponda o sull'altra. Più agevole e più praticabile per Pescara quella con Ancona, almeno così è secondo il parere giuridico di un esperto, ed è per questo che esponenti della politica abruzzese quali l'onorevole Camillo D'Alessandro prima e Silvio Paolucci poi hanno suggerito una scelta oculata in tal senso «che non pregiudichi i vantaggi dell'una e dell'altra opzione» è il senso della loro presa di posizione. Dunque la validità e l'efficacia dell'intesa non è mai messa in discussione, lo dicono le carte, pur nella consapevolezza che ogni atore in scena dovrà fare fino in fondo la propria parte: Ancona completerà entro un anno l'aggancio alla dorsale appenninica per il trasporto su gomma dal porto del Conero agli scali di Livorno o anche di Civitavecchia. L'Abruzzo è invece in forte ritardo sul piano delle infrastrutture a causa di interventi annunciati e attesi da anni e sempre rinviati, comenel caso del dragaggio dei fondali e dell'adeguamento delle banchine del porto di Ortona. Pescara sta dragando ma conserva i limiti di uno scalo utile a sviluppare un traffico passeggeri ma non commerciale o molto meno. Non lasciare tutto sulla carta e passare a fatti concreti è la scommessa, la sfida. Sempre che nel frattempo al Ministero riescano a trovare le carte, che pure D'Alfonso e Del Vecchio ieri hanno prodotto in un baleno. Al limite, basterà ribadire con un nuovo ocumento a firma di Marsilio e Zingaretti la volontà di confermare l'intesa.