

**Del Vecchio lancia rubrica sui media, «prima puntata su porto di Pescara»**

PESCARA - Sulla vicenda del porto di Pescara, con sullo sfondo la richiesta di trasferimento dall'Autorità portuale di Ancona a quella di Civitavecchia, interviene con una lunga nota Enzo Del Vecchio, ex vice sindaco ed ex consigliere comunale a Pescara che alle recenti elezioni comunali non è riuscito, nelle file del Partito democratico, a ottenere nuovamente il 'biglietto di ingresso' a Palazzo di Città.

La lunga nota è la prima 'puntata' di una vera e propria rubrica, intitolata 'Note di curiosità', che Del Vecchio curerà con un intervento a settimana da inviare agli organi di informazione abruzzesi.

**LA NOTA COMPLETA**

Porti e Reti: riflessioni di chi non "fa il tifo"

Civitavecchia sì, Ancona no: ci si trova di fronte ad una corsa all'accaparramento di un nuovo approdo più istituzionale che funzionale e che spinge una platea di soggetti rappresentativi di Organismi, Enti ed Associazioni della regione abruzzese a cavalcare un'onda che, alla prova dei fatti, poco o nulla porterà in termini di benefici ai nostri territori quanto non occasioni perse che si possono profilare all'orizzonte.

Un argomento apparentemente "ghiotto" per marcare soprattutto distanze politiche, come nelle iniziative del M5S con interrogazioni ed interpellanze, ma, allo stato, poco riflessive rispetto a quelle che sono le reali esigenze e le necessità delle nostre imprese e della nostra economia.

Ma è bene proseguire per ordine:

1. la prima richiesta al Ministero delle Infrastrutture vuole il trasferimento dei nostri porti di Pescara e Ortona dall'Autorità di Ancona a quella di Civitavecchia, riprendendo l'iniziativa della Giunta D'Alfonso del 2016, assunta nel corso della riforma del sistema portuale nazionale, e quando altri preferivano addirittura andare con l'Autorità portuale di Taranto;

2. la seconda richiesta sempre al Ministero delle Infrastrutture è finalizzata ad un suo intervento presso le Autorità Comunitarie per attivare due nuovi corridoi delle reti TEN-T che mettono al centro l'Abruzzo:

a. prolungamento nord – sud del corridoio scandinavo – mediterraneo al tratto Ancona – Pescara – Bari all'intero versante adriatico come connessione con l'Est Europa;

b. creazione del corridoio mediterraneo tra la penisola iberica (Mediterraneo Occidentale), la Regione Lazio, la Regione Abruzzo (Mare Adriatico) e le Regioni dei Balcani (Croazia, Bosnia – Erzegovina, Montenegro, Albania, Slovenia, Grecia, Serbia fino a raggiungere la Romania).

3. Si prosegue con una terza iniziativa: raccogliere discernimenti su altri programmi che risultano direttamente connessi con i punti precedenti e tra questi la ZES per la quale più voci vorrebbero essere collegata e strutturata con quella laziale, ancora da divenire, perché aiuti lo sviluppo delle nostre aree interne (sic!).

Posizioni legittime ma tardive quanto non anacronistiche e prive di un reale ritorno positivo per le ragioni che mi permetto di esporre qui di seguito:

1. il passaggio dei porti abruzzesi all'Autorità di Civitavecchia viene richiesta a gran voce e giustificata in ragione della creazione del corridoio iberico-balcanico e quindi facente perno funzionale sui porti di Civitavecchia e Ortona-Vasto, che di per se è da considerarsi, quando questo corridoio sarà realizzato, un dato acquisito ed ineluttabile qualsiasi sia l'Autorità portuale di riferimento per l'Abruzzo.

Peraltro sull'argomento le due Autorità portuali hanno già sottoscritto un Protocollo che organizza e facilita tutte le procedure necessarie e strettamente vincolanti per non vanificare l'essenza del "corridoio" stesso;

2. sciolta questa falsa prospettiva viene da chiedersi, allora:

a. perché rinunciare alla nostra collocazione nell'Autorità di Ancona che ci permette di essere strategicamente presenti e protagonisti nella programmazione delle attività anche e soprattutto nel mare Adriatico nella sua interezza?

b. Perché rinunciare ai programmi già avviati con l'Autorità di Ancona, e da questa già ampiamente delegati alla Regione Abruzzo con i Protocolli d'Intesa firmati dai Presidenti della Regione Abruzzo, D'Alfonso prima e Marsilio dopo, con il Presidente dell'Asp Giampieri?

c. Perché rinunciare al già avviato "Piano Regolatore di Sistema Portuale" da parte dell'Autorità di Ancona?

d. Perché confondere la gestione della Zes, ora tutta della Regione Abruzzo con Autorità di Ancona, con quella laziale?

Le ventilate opportunità legate allo sviluppo delle aree interne sono già state ampiamente ricomprese nella Zes abruzzese, già deliberata ed in attesa del visto da parte della Pcm, che poggia sulla doppia direttrice delle Reti TEN-T e come, peraltro, sostenute e proposte dai sindaci dei territori della Valle Peligna e della Marsica;

3. il richiamo al Ministro Toninelli in tema di reti TEN-T: è fuori tempo e mal posto stante la positiva attività promossa dalla Regione Abruzzo presso il Parlamento Europeo che in data 28.10.2015 approvava, nell'ambito della "Risoluzione del Parlamento europeo del 28 ottobre 2015 su una strategia dell'UE per la regione adriatica e ionica (2014/2214(INI))", l'emendamento che prevede:

i) completamento del corridoio baltico adriatico, incluso il prolungamento dell'intera dorsale ionico-adriatica;

ii) ampliamento nord-sud del corridoio "scandinavo-mediterraneo".

## RETE DI TRASPORTO TRANSEUROPEA CON PROPOSTA DI ESTENSIONE

Non so perché ma ho sentore del fatto che la confusione promossa da taluni istrioni, politici e non, sia finalizzata più a coprire vuoti drammaticamente preoccupanti per garantirsi un'effimera visibilità che a

perseguire i veri interessi della nostra amata regione.

Ed intanto il ventilato inserimento del Porto di Pescara nello “sblocca cantieri” è miseramente naufragato nel silenzio assordante dei rappresentanti locali dei partiti di Governo nazionale.

