

«Asse Livorno-Ancona con zona franca l'alleanza portuale che l'Abruzzo teme»

I porti d'Abruzzo restano sotto l'Authority portuale di Ancona e in attesa che il regolamento per il passaggio sotto Civitavecchia trovi l'approdo, ecco che proprio Ancona gioca le sue carte per l'apertura di un corridoio trasversale facendo asse con Livorno. Progetto che rischia di bypassare quello già intavolato a livello regionale da Abruzzo e Lazio già sottoscritto dai rispettivi presidenti, D'Alfonso e Zingaretti. Elementi che offrono una chiave di lettura diversa, non tranquillizzante per l'Abruzzo, della dichiarazione del ministro Graziano Delrio che giorni ha ha in sostanza frenato sulla possibilità che i porti di Pescara e Ortona possano approdare sotto l'Authority di Civitavecchia «per mancanza di continuità».

Che da tutto questo l'Abruzzo possa uscire penalizzato, a favore dell'asse Marche-Toscana, è più di un timore per Antonio Nervegna, consulente della Regione per la portualità che ha scovato una fitta corrispondenza in atto da tempo sulle manovre per un corridoio trasversale tra Ancona e Livorno. «Asse che prevede anche l'istituzione di zone franche nei rispettivi porti, soluzione che rischia di mettere fuori concorrenza qualsiasi iniziativa tra Lazio e Abruzzo» sostiene Nervegna, secondo il quale «i primi atti per questa operazione risalgono al 2012, portati avanti dal governatore della Toscana, Enrico Rossi, andato apposta a Bruxelles per caldeggiare il collegamento dal Mar Nero a Barcellona passando proprio per Ancona e Livorno quale ponte di terra».

Dai documenti in possesso di Nervegna risulta che «a settembre 2012 l'assessore ai Porti della Regione Marche, Paolo Eusebi, afferma: il progetto di collegamento Ancona - Fano - Grosseto - Livorno, trova nel disegno di legge sui punti franchi un ulteriore supporto...». Segue un Ddl a marzo 2013 su iniziativa Parlamentare di Silvana Amati (Pd) approvato in Parlamento l'8 maggio dello stesso anno, assegnato alle Commissioni, che però non ha mai iniziato l'esame. Il 9 ottobre 2016, siamo all'oggi, viene presentato il testo del Ddl per l'istituzione dei punti franchi in Ancona e in Livorno relativamente ai retroporti, interporti e aree dedicate. «Nel testo si evidenzia come la centralità del mediterraneo rappresenti un'opportunità per la proiezione del sistema europeo verso le economie in fase di sviluppo del Nord Africa e dell'Europa dell'Est... Queste aree hanno conosciuto negli anni recenti una crescente espansione economica, determinando uno spostamento verso sud del baricentro degli scambi europei: i porti del Mediterraneo si trovano in una posizione di vantaggio rispetto agli scali nordeuropei... La regione Marche e la regione Toscana stanno conducendo iniziative congiunte per lo sviluppo dei corridoi infrastrutturali di rilevanza comunitaria...». Si arriva così alla proposta del corridoio Mediterraneo «con la previsione di una diramazione basata sulle relazioni tra regioni del Mediterraneo Occidentale (porti spagnoli) e la regione dell'Alto Tirreno (porto di Livorno), sviluppando le Autostrade del Mare e le infrastrutture portuali anche ai fini di una maggiore connessione con il Nord Africa». Nel Ddl viene quindi citata la connessione trasversale (Grosseto-Fano) con la regione adriatica, il porto di Ancona, la regione balcanica, nell'ottica di realizzare un asse multimodale est-ovest. Identico alla proposta di Ortona-Civitavecchia. Una partita politica aperta che vede però Ancona e l'Abruzzo in antitesi, a meno che, osserva Nervegna, «non si accetti l'idea di realizzare più corridoi trasversali». Tutto dipende dalle scelte della politica e dal peso che l'Abruzzo riuscirà ad avere nell'Authority di Ancona guidata da Rodolfo Giampieri. In tal senso proprio ieri per voce del consigliere e senatore Pd Tommaso Coletti e dal capogruppo forzista Tommaso Cieri è partita dal consiglio comunale di Ortona la proposta di nomina dell'ammiraglio Rinaldo Veri nel cda della suddetta Autorità portuale.