

Porti, Abruzzo fuori dagli investimenti del piano Juncker

PESCARA “Parte l’assalto alla diligenza dei fondi del piano Juncker”, titolava nei giorni scorsi Repubblica in un servizio da Bruxelles. Sarà, ma di Abruzzo nel mega-file depositato dal governo alla Commissione europea sembra esserci ben poco se non niente, e d’altra parte, a meno di auspicabili smentite, non sono arrivati annunci da Palazzo Silone. Limitandoci solo alla portualità, un settore infrastrutturale strategico per qualsiasi discorso sullo sviluppo della regione, le priorità indicate dal governo escludono investimenti in Abruzzo. Ci sono invece Venezia, Ravenna e Trieste con progetti portuali per 2,5 miliardi di euro (nell’ordine: piattaforma offshore a Venezia, Hub a Ravenna e piattaforma logistica a Trieste); 180 milioni sono previsti per Genova, mentre Ancona e Bari dovrebbero rientrare nei progetti del corridoio Scandinavia-Mediterraneo. Per Livorno si prevede il nuovo terminal container (Darsena Europa) da 250 milioni; fra i porti si menzionano anche Gioia Tauro e Palermo, ma non si conoscono i dettagli. Infine c’è Taranto con la sua piattaforma logistica da 219 milioni di euro. Tutto sulla carta naturalmente e con molti dubbi sulla consistenza dei fondi comunitari, visto che dei 315 miliardi del piano Juncker solo 16 sono garantiti da risorse comunitarie certe. E l’Abruzzo? Già esclusa dallo Sbocca Italia, dove gli investimenti erano demandati alle priorità indicate dalle Autorità portuali, in Abruzzo siamo ancora ai preliminari. Pescara considera una buona notizia l’appalto da 1,8 milioni per il dragaggio del porto che dovrebbe partire a gennaio 2015; Vasto ha ospitato il vice ministro alle Infrastrutture Riccardo Nencini per sollecitarlo sul completamento della linea ferroviaria di collegamento dall’adriatica alle banchine. E poi c’è Ortona, che sta cercando spazi e alleanze per giocare un ruolo in uno dei corridoi europei, grazie alla posizione centrale nella Macro regione Adriatico-Ionica: «porta dell’Est» o «porto di Roma sull’Adriatico», come sottolineano Antonio Nervegna e Euclide Di Pretoro, autori di uno studio approfondito e molto appassionato sullo scalo ortonese, “Il porto d’Abruzzo in 1000 giorni”. Attorno a questa tesi si stanno concentrando le attenzioni di piccole e grandi imprese (tutte documentate nel libro) ultima delle quali la Amadori, molto interessata alle potenzialità logistiche dello scalo ortonese. C’è poi la De Cecco che oggi si serve dei porti di Napoli, Bari e Manfredonia per gli approvvigionamenti di grano, mentre potrebbe ottenere sensibili economie logistiche se Ortona fosse adeguatamente infrastrutturato. C’è sicuramente la Walter Tosto che a Ortona ha un’importante base logistica; così come la Micoperi che sulle banchine ortonesi ha la sua base operativa. C’è la Honda che oggi si appoggia ai porti di Napoli e Ancona, e c’è la Grimaldi che apprezza la posizione baricentrica di Ortona ma ne sottolinea la carenza di requisiti, primo fra tutti il pescaggio necessario al traffico di grandi navi. «Il porto di Ortona», sottolineano Nervegna e Di Pretoro, «è porto regionale da oltre 30 anni, ma ad oggi la sua operatività resta ancora del tutto inadeguata ad affrontare le esigenze dei trasporti via mare, perché è prigioniero di quel circolo perverso dovuto a un cronico sfasamento tra i tempi della politica e i tempi dell’economia. Tra la scelta politico-programmatica e la disponibilità dei finanziamenti per la realizzazione dell’opera passa troppo tempo e quando l’opera viene realizzata è già sperata dalle nuove esigenze del trasporto marittimo». Naturalmente non aiuta una politica che non programma adeguatamente le risorse o che le destina a pioggia senza concentrarle. Per questo i due autori dello studio ritengono necessario dare alla portualità abruzzese «una governance capace di unificare le esigenze e le aspirazioni dei territori; di mettere in comune le risorse disponibili per dare forza e competitività a sperimentate realtà territoriali; di costruire un sistema di relazioni volte a creare un soggetto più robusto senza cancellare le identità originarie di ciascuno dei territori». E dunque: Ortona porto commerciale, Vasto porto legato al retroterra industriale: Pescara porto turistico e passeggeri, Giulianova porto peschereccio. Una ricetta evergreen, che però finora non ha superato con convinzione i confini della regione.