

I porti abruzzesi rimangono in serie B. Troppi ritardi nell'esecuzione dei lavori. E il blocco del dragaggio di Ortona rischia di dare un colpo mortale al sistema

PESCARA Il futuro delle economie-paese si gioca sull'efficienza delle reti di interconnessione: alta velocità, ferrovie, porti, aeroporti. Su questo piano l'Italia ha bisogno di migliorare, e di molto (la tragedia di Genova dimostra quanto siano fragili e datate le nostre infrastrutture). Secondo la classifica Logistica performance index (Lpi) della Banca Mondiale, il nostro paese è solo 21esimo nel mondo per la qualità delle infrastrutture per commercio, trasporti e servizi logistici collegati. Al primo posto troviamo la Germania e subito dopo l'Olanda. Eppure siamo il secondo paese manifatturiero d'Europa, dietro Berlino. Se entriamo nel dettaglio, non ci meravigliamo che il Mezzogiorno sia in ritardo rispetto all'Italia, e l'Abruzzo in ritardo rispetto al Mezzogiorno. Soprattutto se consideriamo una delle infrastrutture centrali nella dinamica dei traffici: la portualità. Ce lo ricorda un recente rapporto di Assoport (l'associazione dei porti italiani) dal titolo "Il Mar Mediterraneo, scenari geo strategici della portualità italiana nel quadrante Mediterraneo-Mar Nero", nel quale se da un lato si riconosce il ruolo potenziale del Mezzogiorno come porta sud dell'Europa e «naturale piattaforma logistica di alcune grandi direttrici di collegamento» (Suez), dall'altro si sottolinea il ritardo infrastrutturale di questi territori per quanto riguarda i raccordi ferroviari e di logistica nelle aree retroportuali. L'istituzione delle Zes nel 2016, le Zone a economia speciale, dovrebbe servire, e forse servirà, proprio come strumento di rilancio e competitività portuale e logistica del meridione.

SOS DRAGAGGIO. L'Abruzzo sarà in grado di fare la sua parte? La settimana scorsa è arrivata la notizia che il porto di Ortona, il principale porto commerciale abruzzese, perno della futura Zes interregionale Abruzzo-Molise, non potrà essere dragato, perché le analisi delle sabbie dei fondali, costate circa 400mila euro, sono scadute. I 342mila metri cubi di sabbie non potranno essere prelevati (nonostante la fine del lungo contenzioso tra le ditte concorrenti al bando) e depositate nell'area individuata nell'ormai lontano 2011 dall'Ispra a sud est della Torre del Cerrano, decisione contrastata da molti sindaci teramani e da associazioni ambientaliste. Senza dragaggio il porto di Ortona non potrà svolgere il suo ruolo, nè potrebbero avere funzione sussidiaria i porti di Pescara, Vasto e Giulianova. La Zes rimarrebbe inevitabilmente al palo. «Andiamo avanti con la nuova caratterizzazione delle sabbie», ha commentato Leo Castiglione dopo il tavolo tecnico in Comune. Ma nessuno sa quanto tempo occorrerà e se i fondi stanziati con il Masterplan, 9 milioni di euro, la cui spesa andrebbe rendicontata entro il 31 dicembre del 2018, potranno restare in Abruzzo e non tornare in Europa.

LE ATTESE DEI TERRITORI. Eppure la portualità resta una delle poche carte buone da giocare per dare una nuova prospettiva all'economia abruzzese. I nostri porti, come hanno dimostrato le pubblicazioni di Antonio Nervegna ed Euclide Di Pretoro (consultabili anche sul sito di Assoport), sono uno snodo strategico sull'asse dei traffici marittimi est-ovest. Lo dimostra l'intesa sottoscritta due anni fa dai governatori di Lazio e Abruzzo per il passaggio dei porti abruzzesi all'Autorità portuale Tirreno Centro-Settentrionale (cioè Civitavecchia), intesa poi bloccata dall'allora ministro Graziano Delrio, preoccupato dei riflessi sulla riforma dei porti alla quale stava faticosamente lavorando. Sarà il nuovo ministro dei Trasporti Danilo Toninelli a ritirare fuori il documento? Intanto il sottosegretario ai Trasporti Edoardo Rixi ha annunciato per l'autunno una revisione della legge sui porti. L'intesa aveva trovato il sostegno di tutte le associazioni imprenditoriali abruzzesi e laziali. Recentemente è tornato a invocarla la Cisl Abruzzo-Molise con il segretario regionale Leo Malandra e il responsabile della federazione Trasporti Amelio Angelucci: «L'Autorità portuale del Mare Adriatico Centrale rappresenta oggi l'interlocutore imprescindibile per pianificare ed utilizzare risorse finalizzate al potenziamento ed al consolidamento dello scalo ortonese», hanno scritto i due sindacalisti. «Come Cisl riteniamo comunque lungimirante prevedere soluzioni fondate

sull'approccio sistemico della gestione della portualità, ed in quest'ottica è opportuno riprendere anche il percorso avviato con l'intesa tra le Regioni di Abruzzo e Lazio del 20 ottobre 2016, condividendone in toto le finalità». Ma anche dalle aree interne si chiede un ritorno all'ipotesi della governance unica tra i due mari, come fa il Pd di Avezzano, che spera così di rilanciare la città marsicana come hub ferroviario strategico per i collegamenti portuali.

