

L'Abruzzo entra nella rotta delle merci. Parte da Vasto l'iniziativa tutta privata sul traffico marittimo dei container: minori costi, tempi dimezzati e introiti fiscali

L'ACCORDO CON TRIESTE La prossima settimana a Punta Penna arriverà la prima nave della Tmt, società che già opera sulla linea Venezia-Ravenna-Ancona

CONFININDUSTRIA CHIETI L'assenza della politica è inquietante A questo punto chiediamo solo che preveda l'allungamento della ferrovia fino al porto

PESCARA L'Abruzzo ha la possibilità di inserirsi nel mercato del traffico marittimo delle merci e di interfacciarsi finalmente con i porti più importanti dell'Adriatico. L'occasione arriva dall'accordo – Confindustria, Tmt (Trieste marine terminal), Frittelli maritime group e Agenzia marittima vastese – che già la prossima settimana porterà la prima nave porta-container (“feeder”) ad attraccare nel porto vastese di Punta Penna. Un'iniziativa tutta privata perché sono state le aziende, coordinate da Confindustria Chieti, a guardarsi intorno e cercare sbocchi vantaggiosi nei trasporti e nell'export. La Tmt ha valutato la domanda e accettato quindi di inviare le navi, che fanno riferimento al porto-hub di Trieste, fino a Vasto, il porto più a Sud del suo sistema trasportistico composto già da Venezia, Ravenna e Ancona. Tutto ciò con la prospettiva di allargare ulteriormente la rete degli approdi con Ploce, in Croazia, porto ritenuto fondamentale nell'Adriatico perché crocevia del Corridoio 5 intermodale dei trasporti individuato dalla Unione Europea verso l'Est. Funzionerà secondo un circuito collaudato delle Autostrade del mare nell'Adriatico e che ha contribuito ad elevare del 40% il traffico container negli ultimi anni. A Trieste, in quanto hub del traffico di questi grossi contenitori portatutto, arrivano le “navi madre”, le più grandi del Mediterraneo. Qui i container vengono caricati su navi di tonnellaggio inferiore (200 container ciascuna) e trasportati nei “porti feeder” minori, come appunto sarà considerato Vasto. A Punta Penna, a sua volta saranno caricati i container delle aziende abruzzesi e diretti a Trieste. Da dove, a bordo delle “navi madri”, potranno raggiungere i porti più grandi del Mediterraneo, oppure potranno raggiungere altri Paesi europei direttamente su Tir . Attualmente le aziende abruzzesi si servono dei porti di Salerno e Gioia Tauro per inviare le loro merci. Con il nuovo sistema, i tempi di trasferimento saranno dimezzati mentre per quel che riguarda i costi, Confindustria stima che il risparmio sarà all'incirca di 3-400 euro per ogni singolo container. Per l'economia abruzzese è una grande opportunità, se non addirittura una svolta. Se il sistema andrà a regime come sperano Confindustria, Tmt , Interfreight srl (società del Gruppo Frittelli Maritime, che attraverso le partecipate Vip srl e Agenzia marittima vastese gestisce le attività di impresa portuale, agenzia raccomandataria marittima e spedizioni doganali) esiste la possibilità che Vasto diventi un polo attrattivo anche per aziende molisane e pugliesi. Rispetto al porto di Ortona, che rimane il primo bacino abruzzese merci-passeggeri e per il quale esistono altri progetti di sviluppo, Punta Penna ha grande disponibilità di piazzali a terra. Qui inoltre è già arrivata una gru per i container ed una seconda è stata già prenotata sempre su iniziativa di privati. «L'assenza della politica è drammatica», commenta il presidente Confindustria Chieti Paolo Primavera, «questo è uno dei progetti che poteva fare a costo zero con enormi benefici per l'Abruzzo, basti pensare ad esempio ai posti di lavoro dell'indotto portuale e ai vantaggi degli introiti fiscali sulle merci, perché a Vasto avverrà anche la fatturazione. A questo punto alla politica chiediamo solo una cosa: che possa prevedere il finanziamento del progetto sull'allungamento della ferrovia dalla zona industriale di Vasto al porto, pochi metri di binari e altre strutture per un totale di 5 milioni di euro». Ma un altro indiscutibile vantaggio del traffico container sarà indiretto: più merci sulle navi vuol dire meno traffico pesante sulle autostrade. E quindi meno inquinamento, almeno a terra.