

Spedizioni via mare Ma Rfi non ci crede. Aperta la rotta Vasto-Trieste, chiude il raccordo ferroviario

PESCARA È stata l'unica novità importante e positiva nella logistica abruzzese del 2013: l'avvio del collegamento con navi porta container Vasto-Trieste. Piccoli mercantili da 2.600 tonnellate di stazza lorda che hanno fatto subito crescere il traffico del 15,5% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Grazie all'export via mare, alla Honda sono sufficienti quattro navi per raggiungere Trieste e da qui tutti i porti europei e asiatici. La Sevel ha eliminato camion e bisarche accorciando notevolmente i tempi delle consegne. Per Paolo Primavera, presidente di Confindustria Chieti lo sviluppo del traffico marittimo «rientra nella filosofia della "Green economy" che Confindustria intende promuovere». Peccato che non vi creda Rfi, la società di Trenitalia proprietaria delle reti ferroviarie, che taglierà nei prossimi mesi i raccordi merci del porto di Vasto, della stazione di Vasto San Salvo, e del porto di Ortona. E che nel 2012 aveva già tagliato il raccordo merci di Castellalto che collegava la zona industriale di Teramo con la rete ferroviaria. Per la società del gruppo Ferrovie il collegamento non è remunerativo perché dalle aree industriali arriva poca domanda. Tanto è vero che la società è pronta a ripristinare i raccordi appena vi saranno le condizioni. Una decisione che trova contrario Pasquale Di Nardo, presidente di Sangritana, la società regionale di trasporto che effettua con successo il servizio merci dall'area industriale della Val di Sangro (1.600 treni completi all'anno): «Non possiamo dirci la regione verde d'Europa se poi sacrifichiamo il trasporto su ferro per la gomma. Io credo che occorranza politiche di prezzo che lo incentivino. Per questo bisogna mettersi attorno a un tavolo e ragionare politicamente. Lo Stato dovrebbe, come ha fatto negli anni passati, istituire una specie di contributo per coloro utilizzano trasporto ferroviario». A Di Nardo dà ragione l'ultimo rapporto annuale sulle infrastrutture in Abruzzo. Secondo lo studio la regione «ha una dotazione infrastrutturale viaria eccellente e questa oggettivazione è avallata dai dati statistici che la equiparano alle regioni del nord-ovest e del nordest. Il vero vincolo infrastrutturale allo sviluppo logistico è rappresentato dall'intermodalità, o meglio dall'inesistenza di nodi di scambio, marittimi e terrestri, integrati ed efficienti. Nel territorio abruzzese», sottolinea il rapporto, «i sistemi monomodali e lo sbilanciamento verso il tuttogramma hanno condizionato la domanda della committenza e depresso l'offerta di servizi logistici, relegata a quelli a scarso valore aggiunto. I flussi marittimi di merci unitizzate raggiungono la regione unicamente con la modalità stradale». La maggior parte di tali flussi ha origine dai nodi logistici della fascia Tirrenica, insiste lo studio, «infatti, come rilevato in una statistica Isfort, il quadrante medio adriatico, nell'area compresa fra Ravenna e Brindisi, intercetta solo il 5% dei containers destinati al mercato italiano». È questa la vera sfida che Ancona e Brindisi stanno cercando di affrontare e che l'Abruzzo rischia di non cominciare neanche a giocare. Anche perché se i porti dovessero funzionare, gli interporti sono ancora da mettere a sistema. È vero però che in Abruzzo si sta ormai affermando, come suggerisce il rapporto citato, un nuovo paradigma del trasporto intermodale con alcune interessanti prospettive di medio lungo periodo del cluster mare-terra. Attraverso, ad esempio, la creazione di un corridoio doganale che potrebbe portare un forte ritorno in termini di diritti. Con la riforma federale infatti, gli enti regionali partecipano agli oneri erariali e quindi anche a quelli prodotti dal regime Iva: l'import abruzzese (Istat 2010), proveniente dai soli Paesi Extra Comunitari, ammonta a 1,3 miliardi. Di questi nel corso del 2010 solo il 44% è stato sdoganato in Abruzzo. Se si riuscisse a intercettare e sdoganare queste merci per la regione il ricavo potenziale potrebbe essere di 29 milioni di euro.