

Confindustria: subito il dragaggio o il porto sarà interdetto alle navi

Per Ranalli i fondali stanno diventando sempre più bassi e inadeguati ad accogliere i mercantili Napoliello: urgente la gara d'appalto per utilizzare 9 milioni di fondi Fas destinati ai lavori nello scalo

ORTONA Fondali del porto troppo bassi per garantire prospettive certe al maggiore scalo marittimo abruzzese. Agenzie, Rete portuale di Ortona e Confindustria concordano sul fatto che ormai si sta profilando una vera e propria emergenza mentre i fondi Fas occorrenti per il dragaggio, circa 9,5 milioni di euro, non sono stati ancora utilizzati per mettere in moto la macchina degli appalti per la grande opera che insieme ai lavori in base al nuovo Piano regolatore portuale (Prp) e la realizzazione della bretella stradale porto-A14 assicurerà il definitivo rilancio della struttura. «Quando parliamo di emergenza», osserva Giuseppe Ranalli nella veste di responsabile del settore Trasporti di Confindustria teatina, «non lanciamo allarmi sulla stretta attualità quotidiana che viviamo allo scalo, ma di una proiezione degli sviluppi dei movimenti marittimi che nel giro di mesi potrebbero segnare uno stallo del porto, che a sua volta significherebbe la crisi». Confindustria trasporti ha raccolto le richieste degli imprenditori portuali ortonesi, che convergono tutti sulla necessità di portare i fondali nell'area del molo nord dai 6 metri e 80 attuali a 8 metri. Livello che farebbe schizzare in alto i traffici principali come quello dei carburanti raffinati dell'Eni destinati ai depositi ortonesi. «Il porto di Ortona», annota Ranalli, «viaggia oltre il milione di tonnellate annue movimentate, ma il fondale insufficiente già costringe molte navi a approdare a carico parziale, dal 65 al 70 per cento della capacità stivabile, il che coincide con una stima di traffico annuo perso intorno alle 200mila tonnellate. Ma poi c'è la questione della banchina di Riva, dove il pescaggio di 5,70 metri potrebbe essere portato a 7 metri con l'effetto, tra l'altro, di creare alternative al sempre affollato molo nord». Una perdita secca per il porto potrebbe venire dal fronte delle navi "ro-ro" per il carico e scarico di autoveicoli. La Grimaldi, che cura il trasporto per la Sevel dei furgoni Ducato, potrebbe esercitare a pieno l'opzione ortonese solo in caso di ritorno a fondali consoni alle grosse navi porta-veicoli. «Abbiamo fatto pressione sulla Regione», spiega Barbara Napoliello, coordinatrice di Rete portuale Ortona, «per l'inoltro dei fondi Fas verso la destinazione finale. Ora auspichiamo una sollecita istruzione della gara d'appalto per il completamento del dragaggio entro l'inverno». Achille Bottega, responsabile sbarchi per la Buonefra, osserva che «il dragaggio è la priorità anticrisi anche se non si tratta dell'unica opera da cantierare per il nostro porto. E' però la condizione senza la quale tutto il resto cadrebbe come un castello di carte. Pensiamo, per esempio, a un regolare movimento di navi porta- container».