

I trasporti marittimi. Fondi ai porti strategici. E l'Abruzzo cerca alleati

PESCARA Il presidente della Regione Luciano D'Alfonso dedica il primo pensiero allo scalo di Pescara, grande malato della portualità regionale, per il quale sta individuando «un congruo pacchetto di risorse» (non meno di un milione di euro per intervenire sulla vasca di colmata, alleggerendolo di almeno metà delle 300mila tonnellate attualmente depositate). Ma durante l'incontro della settimana scorsa con il presidente del Consiglio Superiore Lavori pubblici, Massimo Sessa, il discorso è andato anche sui Piani regolatori portuali abruzzesi. In particolare, D'Alfonso ha chiesto il sostegno del Consiglio superiore dei Lavori pubblici e del suo vertice per il completamento delle procedure necessarie per la definizione dei piani regolatori portuali di Pescara e Ortona (quello di Vasto è stato già approvato) e il superamento delle loro criticità. Focalizzare l'attenzione sui porti è doppiamente necessario dopo il varo del decreto Sblocca-Italia, nel quale la portualità ha un capitolo importante. Nel testo viene introdotta, all'interno del programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla legge 84 del 1994, una sezione speciale denominata «piano strategico nazionale della portualità e della logistica», predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Vengono quindi previste le «autorità portuali e logistiche di rilevanza europea», le quali possono aggregarsi tra loro o con altri porti di categoria inferiore e promuovere sinergie e forme di coordinamento anche con porti stranieri «per attrarre nuovi traffici destinati ai corridoi europei». All'interno di questo quadro, gli scali abruzzesi sono assenti: dall'autorità portuale «di rilevanza europea» Ancona si salta direttamente a quella di Bari-Brindisi. Ma Pescara e soprattutto Ortona, in sinergia con Vasto, potranno ritagliarsi certamente un ruolo se sapranno rendere funzionali le loro infrastrutture per future alleanze con i porti maggiori. La proposta dovrà essere molto chiara, e le contropartite allettanti, perché i meccanismi premiali stabiliti da Renzi nello sblocca Italia per la infrastrutturazione dei porti sedi di autorità tenderanno sempre più ad allargare la forbice tra i poli logistici strategici e tutti gli altri: attribuzione di una percentuale dell'1% sull'Iva dovuta sulle importazioni delle merci movimentate nel territorio nazionale, ricorso al partenariato pubblico-privato, possibilità di finanziarsi con la Cassa depositi e prestiti, premialità sulle fusioni, corsia preferenziale per le opere portuali rispetto agli strumenti urbanistici. Che l'Abruzzo si debba muovere ne sono convinti Nino Nervegna consulente del sindaco di Ortona in materia di portualità logistica ed Euclide Di Pretoro, presidente Osservatorio socio-economico di Ortona, che da tempo lavorano per valorizzare lo scalo ortonese e non solo («Il Porto d'Abruzzo in Mille Giorni» è il titolo di un prossimo studio). «L'interesse della nuova giunta regionale sui problemi del porto di Ortona già c'è», dicono Nervegna e Di Pretoro. «Il sottosegretario alla presidenza Camillo D'Alessandro, ha convocato in Regione il Comune di Ortona per definire i rapporti tra i due enti sulla spinosa questione dei lavori di dragaggio al porto. L'assessore regionale alla Programmazione, Silvio Paolucci, ha indicato nella delibera 470 dell'8 luglio i lavori di completamento del porto di Ortona tra le infrastrutture strategiche prioritarie (banchinamento dell'avanporto, dragaggio degli specchi portuali interni e del canale di accesso, prolungamento della diga sud). Lavori che attendono da oltre dieci anni e che con D'Alfonso ci auguriamo possano trovare rapida e concreta soluzione, così come il completamento della bretella di collegamento tra l'autostrada e il porto». Ma per evitare ulteriori lungaggini Nervegna e Di Pretoro propongono a D'Alfonso che la Regione «istituisca subito un'autorità di esperti con compiti precisi di vigilanza, controllo e monitoraggio sull'efficienza e la trasparenza dei lavori pubblici. Questo per evitare dannose perdite di tempo e furbizie che aggravano i costi, anche considerato che è la Regione competente in materia di portualità e infrastrutture logistiche connesse». «Occorre riconoscere all'Abruzzo», spiegano i due tecnici, «un ruolo strategico e baricentrico nei traffici del medio Adriatico, anche in funzione della costituzione della macroregione adriatico-ionica. L'Abruzzo, geograficamente centrale lungo la dorsale adriatica, può essere nei fatti il collegamento utile tra Roma e la penisola balcanica, tra il Tirreno e l'altra

sponda dell'Adriatico, assegnando alla portualità regionale un compito importante nello sviluppo delle Autostrade del Mare». Di conseguenza il porto regionale di Ortona «in piena efficienza», concludono Nervegna e Di Pretoro, «può essere uno degli argomenti validi per riagganciare i corridoi transeuropei (prima che sia troppo tardi), sfruttando al meglio il nuovo ciclo di programmazione 2014-2020, esprimendo così una capacità progettuale aperta alla dimensione internazionale. L'Abruzzo, con la sua portualità, può costituire l'elemento di sviluppo delle politiche di coesione dei Paesi della macro-regione»

