

Trasporti, valorizziamo le cose buone che abbiamo.

Domani una nave della società Grimaldi imbarcherà un carico di Ducati Sevel è un ulteriore indicatore per la Regione sul ruolo dello scalo abruzzese.

Trasporti, valorizziamo le cose buone che abbiamo

Domani una nave della società Grimaldi imbarcherà un carico di Ducati Sevel Sarà un'ulteriore indicazione per la Regione sul ruolo dello scalo abruzzese

di Antonio De Frenza

PESCARA. Se guardiamo una cartina dell'Italia nella quale siano riportati graficamente i piani di sviluppo dei trasporti dei prossimi vent'anni (alta velocità ferroviaria, porti, aeroporti, reti transeuropee) è facile notare un'area vuota e muta compresa tra Bari e Ancona. Quell'area comprende in particolare l'Abruzzo e il Molise. È come guardare quelle foto satellitari notturne, dove la maggiore o minore luminosità indicano progresso o arretratezza. L'Abruzzo, dal punto di vista infrastrutturale, è nella parte buia dell'Italia: non abbiamo e non avremo alta velocità; non abbiamo e non avremo un'autorità portuale; non abbiamo e non avremo un aeroporto cosiddetto strategico. Non avere queste cose vuol dire avere meno finanziamenti, meno traffici, meno sviluppo. Tutto finito dunque?

Non sappiamo chi sarà il prossimo presidente della Regione. Chiunque sia dovrà rispondere anche a questa domanda: tutto finito? L'arrivo domani al porto di Ortona di una nave della società Grimaldi per imbarcare furgoni Sevel, suggerisce una strada alternativa. Se uno non viene invitato al banchetto dei trasporti che fa, resta a casa? No, guarda quali carte può giocare. In Abruzzo abbiamo un porto che potrebbe essere davvero la porta dell'Est per i traffici che vengono dal Tirreno. La **Grimaldi**, comunque vada quell'iniziativa, dimostra di crederci. Dovrebbero crederci anche gli abruzzesi, concentrando su quello scalo idee e risorse.

Sarà solo un test. Ma l'arrivo domattina al porto di Ortona della nave della compagnia Grimaldi per un carico di furgoni Ducato, indica una direzione di marcia per lo scalo abruzzese: quella cioè di diventare la porta per l'est dei traffici commerciali tra l'Italia e i paesi dalmati, la Croazia, la Macedonia, la Turchia, la Grecia.

Ne sono certi **Nino Nervegna**, ingegnere e consulente del sindaco di Ortona per il porto, e **Euclide Di Pretoro**, presidente dell'Osservatorio socio-economico del Comune di Ortona. «Il porto di Ortona», spiegano **Nervegna e Di Pretoro**, «è ottimamente collocato per essere un nodo importante delle autostrade del mare, sia per l'asse nord-sud che su quello ovest-est. Ad esempio, le merci che partono dal porto di Barcellona (uno scalo che serve il bacino della Spagna e del sud della Francia), invece di fare un lungo percorso autostradale, tramite traghetti ro-ro, sbarcano al porto di Civitavecchia e, attraversando trasversalmente l'Italia, vanno ad imbarcarsi su un altro traghetto, oggi a Brindisi o Ancona, domani anche ad Ortona, per raggiungere uno dei porti dei Balcani: Spalato, Durazzo, Igoumenitsa. Per i trasportatori scegliere Ortona significherebbe un risparmio di oltre 300 chilometri. Quando prospettammo questa soluzione alla Grimaldi, la società che offre il servizio "long bridge" agli autotrasportatori che da Barcellona si imbarcano alla volta della Grecia,

passando per Civitavecchia, l'amministratore delegato Emanuele Grimaldi definì l'idea "rivoluzionaria"».

Ma per avere le carte in regola il porto di Ortona ha bisogno di interventi certi di potenziamento, alcuni dei quali sono però già in corso. Per esempio la realizzazione della bretella che collegherà l'area portuale al casello autostradale distante appena tre chilometri (i lavori sono già iniziati e dovrebbero concludersi entro un anno).

O l'escavazione dei fondali che dovrebbero essere portati a meno dieci metri a ridosso della banchina di terra (sono stati già stanziati oltre 9 milioni). «Va notato che i camion non attraverserebbero il centro cittadino di Ortona, ma l'area industriale dove il processo di deindustrializzazione ha lasciato molti capannoni vuoti che potrebbero essere utilizzati al servizio delle attività portuali», sottolineano **Nervegna e Di Pretoro**. «Certo, lo scalo non ha un'autorità portuale e non potrebbe averla secondo la riforma. Per gestire le attività complesse di un porto», aggiungono, «c'è bisogno di un organismo di tipo regionale che valorizzi le specificità di ogni scalo (Ortona, Pescara, Vasto). Inoltre, tenendo conto della valenza del progetto di Ortona porto di Roma sull'Adriatico, risulta evidente che occorre stabilire un'alleanza tra due mari (Tirreno-Adriatico), tra le due regioni (Lazio-Abruzzo) e tra i relativi porti (Civitavecchia-Ortona)».

Le carte e i numeri ci sono. L'interesse degli imprenditori anche, come dimostra l'"accordo spot" Grimaldi-Sevel, ora occorre che la Regione innanzitutto decida che cosa fare dei suoi porti. «Tutti hanno capito che il porto regionale su cui poter investire ai fini dello sviluppo è quello di Ortona», dicono i due professionisti riferendosi anche a un recente convegno che ha riunito imprese, tecnici e politici. «Lo ha capito la politica, lo hanno capito le imprese e lo hanno capito le società di navigazione».