

**Lavoriamo per collegare il
Porto alle rotte commerciali
verso i Paesi del
Mediterraneo, del medio ed
estremo Oriente.**

Su un giornale on-line è riportata la notizia di una prima spedizione di due container di vino della Cantina Sociale di Ortona per la Cina, specificando poi che “s’intravedono segnali d’inversione di tendenza con risvolti positivi per gli agricoltori... il mercato cinese si caratterizza per le sue enormi potenzialità di assorbimento”.

Dunque, i nostri vini possono aspirare a conquistare quote di mercato anche in oriente, con grande beneficio per gli agricoltori e per l'intera economia locale. **Ma cosa ha impedito, fino ad ora, ai nostri produttori di raggiungere questi mercati?**

LAVORIAMO PER COLLEGARE IL PORTO ALLE ROTTE COMMERCIALI

Penso sia mancata, almeno nel comparto della cooperazione (che rappresenta l'80% della produzione), la capacità di vendita, la forza di penetrazione dei nuovi mercati mondiali ma, non è solo questo il motivo. Ci sono certamente anche altre ragioni ma **c'è, sicuramente, un problema di costi di trasporto sulle lunghe distanze.**

Le nostre imprese, ho scritto già altre volte, devono sopportare **costi aggluntivi per un sistema logistico "inadeguato"**, nonostante l'Abruzzo sia una regione con forte capacità esportativa. Il vino, per es. è una buona voce della nostra bilancia commerciale, vale 136 milioni di euro di esportazione (2013), poi ci sono macchinari e attrezzature di precisione, prodotti della chimica e farmaceutica, dell'elettronica, degli autoveicoli, ecc.. Molte nostre aziende per produrre devono importare, acciaio, legnami, minerali, come De Cecco il grano, Amadori le granaglie, Yokoama la gomma. Dunque, se si vuole che le aziende dell'hinterland siano competitive, si sviluppino e creino posti di lavoro sul territorio, occorre che esse possano utilizzare al meglio infrastrutture di trasporto e logistiche efficienti ed affidabili e in grado di ridurre i costi.

Il Porto è un'infrastruttura importante e il dragaggio, da questo punto di vista, può aprire a grandi opportunità per la valorizzazione dei nostri prodotti sui mercati esteri e per lo sviluppo regionale.

Ci sono enormi flussi di traffico che si muovono sui mari intorno al globo, se vogliamo sostenere lo sviluppo delle nostre imprese,

dobbiamo essere bravi nel raggiungere per il nostro porto, in tempi brevi (1000 giorni?), **due importanti obiettivi: il riconoscimento come nodo della rete europea dei trasporti (Ten-t); l'apertura di un casello sull'Autostrada del Mare Adriatico.**

Il primo obiettivo recupera (ad oggi ne siamo fuori) la possibilità di accedere all'alta capacità ferroviaria, il secondo di far scalare importanti società di navigazione nel porto.

L'intermodalità ferro-nave per il nostro scalo rappresenta una grande risorsa per le nostre aziende perché le faciliterebbe nel raggiungere, con maggiore comodità e minori costi, non solo i mercati dell'area mediterranea ma anche quelli più lontani. Fantasia? No, basta dragare i fondali a -10/-11m e creare qualche piazzale a servizio delle nuove banchine. Il porto è in posizione centrale in Adriatico, è dotato di ferrovia agli attracchi ed è ben

VERSO I PAESI DEL MEDITERRANEO, DEL MEDIO ED ESTREMO ORIENTE

collegato all'autostrada, ha un retro-porto nella zona industriale che può essere a servizio del porto ed è ben collegato all'interporto d'Abruzzo. Nel frattempo, però, **è necessario svolgere attività di promozione del porto presso le società di navigazione**, ma chi o quale istituzione o organismo se ne deve occupare? Forse, proprio qui sta il vero problema di questo porto.

Eppure, dal porto di Trieste (che movimentava 56 milioni di tonnellate di merci) ci sono 16 collegamenti settimanali con tre terminal, sui quali operano quotidianamente i traghetti diretti in Turchia ai porti di Pendik, Ambarli, Cesme e Mersin ed è operativo un collegamento Costanza (Romania)-Pendik (Turchia). Ma le linee aperte, dello scalo triestino, non riguardano solo le destinazioni mediterranee (Grecia, Turchia, Israele, Egitto) ma anche il Far East con unità navali di medie dimensioni (6200-6500 TEU) per il trasporto in contenitori, due volte a settimana. Navi che passano davanti al nostro porto e che potrebbero fare scalo per imbarcare o sbarcare merci per la piattaforma territoriale centro-Italia, avvalendosi anche dell'interporto di Manoppello, costosissima infrastruttura, ancora ampiamente sottoutilizzata.

E' proprio così difficile stabilire un collegamento?