

Porti

Pescara, l'accusa (ad Ancona) degli operatori commerciali del porto

Un anno fa l'ultimo mercantile approdava (e si insabbiava) alle banchine abruzzesi; da allora traffico cessato - anche la SNAV se ne è andata - e cluster portuale esasperato



(Quando) riaprirà il porto commerciale di Pescara?

L'interrogativo inquieta più di uno tra gli operatori commerciali del porto - nel dettaglio le agenzie marittime, l'impresa portuale, i servizi tecnico nautici, l'antincendio e il deposito costiero - i quali nei giorni scorsi hanno fatto forza comune e redatto una missiva, per ravvivare la loro protesta in seguito alla inopinata chiusura.

Era il 13 luglio 2017 quando la chimichiera Galatea, costruzione del 2011 da 7.413 dwt di PB Tankers, durante la manovra di approdo alla banchina abruzzese - malgrado viaggiasse con un quantitativo di carico dimezzato rispetto alla capacità delle cisterne di bordo - andava a 'toccare il fondo', reiterando un destino già occorso a tante altre navi in precedenza.

L'unità era stata noleggiata dall'imprenditore Sabatino Di Properzio, titolare della Abruzzo Costiero Srl, per assicurare con regolarità il rifornimento di idrocarburi al deposito costiero di Pescara, dal quale si approvvigionava una vasta rete di distributori di carburanti del centro Italia.

La conseguenza dell'ultimo smacco subito - la misura è colma da anni - è stata appunto la cessazione immediata del traffico mercantile e, dal punto di vista sociale, la sparizione di altri posti di lavoro, come ricordano appunto gli operatori nella loro lettera aperta - di cui peraltro nessuno si attribuisce, nominalmente, la paternità, rimandandone la matrice al 'branco' - che torna ad attaccare le istituzioni.

“Oramai è passato un anno da quando l'ultima nave mercantile riuscì ad entrare nella darsena commerciale del porto di Pescara e nello specifico parliamo della nave cisterna 'Galatea'. In questo ulteriore anno di chiusura del porto di Pescara, nel complesso fra i dipendenti delle agenzie marittime, dell'impresa portuale, dei servizi antincendio e antinquinamento e del servizio di pilotaggio, sono andati persi 12 posti di lavoro. Inoltre per trasportare lo stesso quantitativo di prodotto che una volta arrivava via mare dalla raffineria di Falconara Marittima vicino ad Ancona al deposito di Pescara, sono stati necessari ben 10.000 TIR; è chiaro l'impatto negativo sia economico sia ambientale che tale soluzione forzata ha determinato.

Per finire, la mancanza di fondali minimi di sicurezza ed adeguati al naviglio passeggeri oggi in circolazione, ha determinato la sospensione - si spera non definitiva - dei collegamenti marittimi da Pescara verso la Croazia, assicurati negli ultimi 15 anni dalla SNAV Spa, con un ulteriore notevole danno economico e d'immagine alla realtà pescarese e dell'intera regione Abruzzo.”

Per inciso, la scorsa primavera anche l'agenzia marittima Archibugi Ranalli aveva 'consigliato' al Comandante della nave da crociera Artemis - impegnata in un tour in Adriatico - di dirottare da Pescara ad Ortona; quelle delle piccole navi da crociera, altro potenziale business sfumato, dunque!

Ma la rabbia degli operatori si allarga dalle istituzioni locali ai nuovi 'padroni' del porto pescarese, e per una questione d'attualità.

"Come noto a settembre 2016, con l'entrata in vigore del D.L. 169/16 si è avuta la riforma del sistema portuale Italiano, con l'istituzione di n. 15 di Autorità di Sistema Portuale, alle quali viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento dei porti ricadenti nella propria area di competenza. Il porto di Pescara è rientrato nell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale con sede in Ancona. Noi operatori del porto di Pescara, anche a seguito di incontri avuti con la Presidenza della suddetta Autorità di Sistema presso la locale Direzione Marittima, C.C.I.A.A. di Pescara e Confindustria Chieti Pescara, avevamo chiesto rassicurazioni su quelle che sarebbero state le iniziative dell'Autorità circa interventi di dragaggio in modo da ridare un minimo di operatività al ns. porto, in attesa che le opere previste dal Piano Regolatore Portuale risolvano in modo definitivo l'annoso problema dell'insabbiamento dei fondali del canale e della darsena commerciale del porto di Pescara.

Oggi veniamo a conoscenza del fatto che il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, del quale fa parte anche un componente nominato dal Comune di Pescara e che dovrebbe tutelare gli interessi della nostra città, ha approvato il Piano Operativo Triennale di Sistema che prevede il dragaggio di soli 10.000 metri cubi, indicando inoltre che tale intervento è già in essere - attribuendosi così i meriti di un'opera che non è stata né programmata né finanziata dalla suddetta Autorità e che all'atto pratico è del tutto inutile ai fini di una riapertura al traffico merci e passeggeri del nostro porto.

Per quanto sopra rivolgiamo un accorato appello alla Regione Abruzzo affinché intervenga nei confronti dell'Autorità di Sistema Portuale al fine di rivedere le proprie strategie sul porto di Pescara. Chiediamo inoltre che il comune di Pescara dimostri di avere a cuore le sorti e l'immagine della struttura portuale, anche sostituendo il proprio rappresentante in seno al Comitato di Gestione, visti i risultati ottenuti dall'attuale componente da loro designato" sono le rabbiose richieste degli estensori della missiva.

Sulla stampa locale scorrono fiumi di inchiostro velenoso al riguardo, nel timore di una paventata fuga proprio del Di Properzio, ammiccante a piani alternativi "il quale, stanco di aspettare un seppur mini dragaggio costantemente procrastinato, sta pensando di lasciare il porto al suo triste destino e fare vela su altri e più accoglienti lidi, come Ortona o Falconara".

"I miei clienti - era la dichiarazione attribuita al titolare di Abruzzo Costiero - non vogliono più Pescara, le compagnie petrolifere preferiscono cambiare porto perché l'assenza totale di programmazione blocca l'organizzazione del lavoro e paralizza i tempi tra uno scarico e l'altro. Non si può chiedere loro di noleggiare una nave senza sapere se, quando e dove potrà attraccare. L'ultima petroliera vista da queste parti e l'ultima ad essersi incagliata, è la Galatea, scappata via a metà luglio. Il dragaggio annunciato per il 18 agosto (2016, ndr) - concludeva Di Properzio - è ancora fermo, in porto non si vedono né draghe né lavori".

Inevitabile la polemica politica tra opposizione da un lato e Comune e Regione dall'altro, con l'accusa ai secondi di colpevole ritardo nell'applicazione del piano portuale.

"Al di là degli slogan e degli incontri romani col Ministro delle Infrastrutture Delrio - scrivevano in una nota i consiglieri Guerino Testa, Alfredo Cremonese e Massimo Pastore - il porto di Pescara continua ad avere innumerevoli problemi non risolti. Il colpevole disinteresse da parte di D'Alfonso e del duo Del Vecchio/Alessandrini, oltre ad aver provocato la defezione della SNAV, rischia seriamente l'allontanamento anche delle compagnie petrolifere, che potrebbero dirottare i carichi delle loro navi su altri scali come quello di Ortona o addirittura su altri porti fuori Abruzzo".

"Le petroliere abbandonano definitivamente il porto di Pescara e sacramentano il fallimento totale del Presidente D'Alfonso e del sindaco Alessandrini sulla vicenda 'porto'. Da giugno 2014 il Governatore continua a vendere fumo, a parlare del cantiere ormai pronto per sfondare la diga foranea, prima causa dell'insabbiamento dello scalo" faceva sponda il capogruppo regionale di Forza Italia, Lorenzo Sospiri, il quale considerava il passaggio dei porti abruzzesi sotto l'Autorità portuale di Ancona anch'esso come un evidente fallimento del Governatore D'Alfonso.

Va peraltro detto che uno degli operatori portuali più noti, l'agente marittimo Bruno Santori (Sanmar), anch'egli rassegnato alla vicenda della chiusura delle attività mercantili - "ormai mi occupo del porto turistico, ma continuo a seguire da vicino le vicende del (ex) porto commerciale", dichiara mestamente a *Ship2Shore*, in seconda battuta sembra vedere il bicchiere mezzo pieno.

"La situazione del porto dal punto di vista amministrativo, ad essere sinceri, sembrerebbe in evoluzione. Infatti, dopo la definitiva entrata in vigore del nuovo PRP (*approvato dopo quasi mezzo secolo di attesa, ndr*), la Regione ed il Ministero Infrastrutture hanno finanziato le prime opere infrastrutturali relative alla deviazione dei moli guardiani e l'allungamento degli stessi oltre la diga foranea. Il Presidente Luciano D'Alfonso è molto motivato sulla sorte dei porti regionali e nei limiti delle competenze regionali cerca di impegnare il massimo possibile delle risorse a favore degli scali. Questo a volte va in contrasto con le attività di Provveditorato e AdSP. Ciò comporterebbe la separazione fisica tra fiume e darsena commerciale, con evidenti vantaggi dal punto di vista sia della manutenzione dei fondali che della protezione dello specchio acqueo dal moto ondoso" afferma Santori, che tuttavia torna ad allinearsi ai colleghi quando passa a valutare l'operato della nuova Authority sovrintendente. "Invece non altrettanto sembra possa dirsi del passaggio delle competenze alla AdSP dell'Adriatico Centrale. Le Autorità ovviamente ragionano secondo criteri economici, non compatibili con l'attuale situazione del porto di Pescara che oggi, oltre al canone demaniale di qualche concessione, non produce entrate di sorta per

la AdSP. Per cui la sensazione degli operatori è che Ancona sia più per 'staccare la spina' che per rilanciare le sorti dello scalo. Sono intercorsi diversi incontri tra operatori e AdSP, sempre conclusi con promesse di impegno che ad oggi non hanno avuto né sviluppi concreti né sono state tradotte in impegni programmatici, come appunto evidenziano gli operatori quando sottolineano la questione del mini dragaggio 'farsa'" conclude Santori.

Angelo Scorza