

di Franco Mastroluca

Si torna a parlare del porto di Manfredonia,

quello cosiddetto “Alti fondali”, ora sempre più riconosciuto e invocato come “il porto della Capitanata”. È vero: ci si riaccosta al tema con qualche giustificata diffidenza per i tanti anni trascorsi tra convegni e richieste, problemi e disavventure, senza che sia stato trovato quel “bandolo della matassa” che ne permettesse di tessere il filo del suo potenziamento, della sua funzione e del suo sviluppo. Tuttavia oggi si è davvero a un crocevia: o quel porto assume una sua reale funzione o è destinato ad essere abbandonato a se stesso. Le analisi abbastanza convergenti delle forze sociali ed economiche daune sulla struttura sipontina ne testimoniano l'urgenza e l'importanza.

Le scelte che si vanno compiendo, ai livelli nazionale ed europeo, puntano a prefigurare un sistema portuale regionale e italiano che qualifichi e sviluppi la portualità inclusa nella programmazione, lasciando ad un ruolo del tutto marginale, nemmeno secondario, da sopravvivenza o da “residui del passato”, i porti che ne restano fuori.

Una scelta necessaria, sulla strada del decisivo potenziamento dell'innovazione e della competitività, per fare del sistema portuale italiano nel suo complesso un *competitor* meglio attrezzato nella sfida del mercato dei traffici mondiali e dello sviluppo del Paese.

Perciò, aver riproposto con forza all'attenzione il tema dello sviluppo e della funzione del porto di Manfredonia e averlo fatto avanzando una proposta che rappresenta una svolta nell'individuazione del ruolo della portualità di Capitanata, è senz'altro positivo.

L'idea di realizzare una grande Autorità portuale insieme a quella di Bari, che includa anche altri porti, come premessa per il suo rilancio, ha un suo fascino ed una sua logica, ma anche dei limiti che sembrano evidenti.

È un'idea che sta dentro le analisi e gli atti della programmazione nazionale in tema di logistica e trasporti marittimi. Quell'idea che punta a valorizzare e convogliare l'organizzazione del mercato e gli investimenti verso "piattaforme logistiche multiportuali": gruppi di porti che si mettono insieme per razionalizzare e specializzare gli scambi, attrarre traffici con l'ottimizzazione dei costi e la distribuzione dei servizi, integrati in una logica di sistema. È questa, almeno per gran parte dei nostri porti, la prospettiva giusta. Lo è ancor di più per i porti del Mezzogiorno.

Bene dunque la logica che sottende la proposta. E bene l'ancoraggio con una realtà già (parzialmente) forte, come Bari, che ha al suo interno alcuni elementi di criticità, che possono diventare lo sbocco, l'occasione per un'utilizzazione più organica e competitiva della struttura portuale dauna, oltre a poter fruirne di parte degli investimenti necessari per il suo adeguamento e il suo ammodernamento.

Ciò che convince meno nella proposta è un certo che di slegato con quanto sinora si è andati dicendo sul ruolo di "cerniera", sulla "multiregionalità" della Capitanata. Di questa sua peculiarità che, da causa di emarginazione del passato (anche nelle scelte della Regione Puglia), ne poteva costituire un arricchimento, nonché la chiave del suo sviluppo. Una provincia-regione. Una provincia che ha un cuore multiregionale, che si candida ad essere il "ponte" della Puglia verso le regioni limitrofe, che ne accompagna i programmi multiregionali (trasporti, energia, rifiuti, acqua, ecc.). Del resto cos'altro si è detto, da parte di molti, e comunque da parte dell'Istituzione Provincia?

Ecco, l'idea dell'Autorità portuale che mette in sinergia Bari e la Capitanata, sembra più la risposta del capoluogo regionale all'idea di Grande Salento – nel timore di un suo “isolamento”, se anche la BAT compisse altre scelte – che l'occasione per la Capitanata di rendere concrete strategie di cooperazione multiprovinciale e multiregionale annunciate o riproposte non più tardi qualche settimana fa.

Se le elaborazioni, i programmi, i progetti hanno un senso duraturo è necessario collocare le singole scelte dentro questi e non il contrario, implementando strategie generali attorno a singole scelte.

Qualche tempo fa (*Sudest*, n. 11) questa rivista, di fronte alle evidenti difficoltà che avrebbe avuto la istituenda Autorità portuale, ha lanciato l'idea di “fare sistema” mettendo insieme Manfredonia-Termini Imerese-Barletta. Si dirà che sono tre debolezze e che non farebbero mai una forza. Ma sono anche l'occasione per attivare un reale raccordo di sistemi produttivi e commerciali che accorpano tre province e due regioni. Una sfida, dura quanto si vuole, ma dalle potenzialità inesprese che potrebbero creare sinergie interessanti per le infrastrutture esistenti, per i mercati di riferimento, per le specializzazioni possibili a seconda delle proprie capacità e vocazioni. Inoltre questa idea starebbe dentro la collaborazione strategica multiregionale, qualificherebbe la Capitanata e, se vogliamo, la sottrarrebbe in parte ad un eccessivo peso di Bari, senza peraltro toglierle nulla.

Quello che oggi vogliamo far diventare (!) il “porto della Capitanata”, potrebbe diventare anche “un porto del Molise”.

Tutto ciò non è ipotizzato in alcun documento nazionale e regionale, si sa. Ma non deve essere questo ad impedire che si possa prenderlo in considerazione. Ciò che deve servire è la verifica della fattibilità concreta di un'ipotesi del genere: la rete dei trasporti, l'integrazione logistica, le reti tecnologiche, i bacini di utenza, le opportunità degli scambi commerciali con altri paesi e con il resto d'Italia, le sinergie possibili, la programmazione più generale delle province interessate, ecc.

Questo può far dire che è meglio Bari. Non altro.

Inoltre l'idea della nuova Autorità portuale sembra il frutto di un

definitivo realismo (anche di questo c'è ovviamente bisogno...) che prende atto della probabile cancellazione dell'Autorità portuale Manfredoniana, che non è riuscita a darsi (anche per problemi oggettivi, non dipendenti dalle scelte locali) una *mission* e una giustificazione. In ogni caso, la presenza di un'Autorità portuale ovviamente non basta. L'economia dei porti non si basa mai sulle sole formule gestionali. È appena il caso di ricordare che l'Autorità portuale innanzitutto "programma" e poi "coordina" tutte le attività fondamentali di funzionamento dei porti che le vengono affidati in concessione. Un'Autorità che si accinge ad allargare il proprio sistema portuale ha convenienza a mantenere, per alcuni anni almeno, dei differenti livelli di considerazione e di orientamento degli investimenti. Poiché deve innanzitutto stabilire da quali parti del sistema riuscirà a incassare maggiormente e dove invece limitare i costi.

L'efficacia di un'operazione di questo tipo non nasce dunque dall'essere o meno dentro un'Autorità portuale, ma dal fatto che un'organizzazione di sistema possa influire sull'attrattività dello scalo, migliorando i fattori realmente decisivi: costi dei servizi portuali; velocità e affidabilità delle operazioni; presenza di sistemi informativi tecnologicamente avanzati; presenza di un parco macchine tecnologicamente valido; presenza di strutture e servizi esterni funzionanti; vicinanza di centri merci retroportuali e presenza di collegamenti terrestri adeguati, stradali e ferroviari; disponibilità di un apparato statistico adeguato e aggiornato. Sono questi gli elementi che formano il "biglietto da visita" che contraddistingue un porto rispetto ad un altro. Con Bari sarà possibile?

Per chiudere, parliamo di noi. Da questo numero Lello Saracino lascia la responsabilità di *Sudest*, che ha avuto sin dalla sua prima uscita. Lo ha fatto disinteressatamente, con passione. A lui va il ringraziamento sincero per aver contribuito a mettere su questa esperienza, unica nel panorama editoriale pugliese. A Giovanni Dello Iacovo che gli subentra con lo stesso spirito un augurio di buon lavoro.