Augusta, il porto delle occasioni perdute. Il coordinatore europeo Pat Cox: "sveglia Sicilia!"

Visita al porto di Augusta del coordinatore europeo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, Pat Cox. Dopo Palermo e Messina, Cox ha voluto recarsi anche presso lo scalo megarese ritenuto strategico da Bruxelles sin dalla metà degli anni 90. Una visita che vale anche come sprone per accelerare sul fronte degli investimenti, tanti rimasti purtroppo fermi per varie cause.

“Nella lista europea delle opere di priorità la Sicilia non esiste. Il tasso di conversione delle proposte in progetti è talmente lento che la vostra perde i fondi Ue, i numeri parlano da soli. L’Irlanda era lo stato più povero dell’Ue, oggi sarebbe medaglia d’oro per spesa/progetti realizzati, la Sicilia sarebbe in fondo alla classifica”, l’impietosa ma realistica fotografia che Pat Cox ha disegnato con le sue parole. “Il sistema portuale Malmoe-Copenaghen è un esempio europeo per cooperazione, specializzazione e redditività – ha spiegato il coordinatore europeo – Dovete farlo anche voi nel Meridione d’Italia, al Sud d’Europa avete gli stessi problemi. È tutta La macroregione meridionale che soffre, dovete avere una voce unica e chiunque abbia una rappresentanza politica ha il dovere di essere presente nei luoghi dove l’Europa prende le decisioni. Dimenticate le agende locali e fate come gli scandinavi, 11 milioni di abitanti di Stati diversi che ragionano in un’unica direzione. Fissate le priorità, portatele a Roma, poi noi vi aiuteremo. Non c’è una porta secondaria per entrare a Bruxelles. Prendete questa mia visita come una sorta di sveglia, dobbiamo trovare i meccanismi per lavorare insieme e per venire qui in Sicilia con la stessa

frequenza con cui andiamo in Svezia".
Con la sua visita, Cox ha anche inaugurato la prima sede operativa in Italia della Fondazione Centro Servizi per il Mare di Bruxelles. Si tratta di uno spazio dedicato alle imprese pubbliche e private del comparto marittimo per facilitare le connessioni tra l'amministrazione dell'Ue e la logistica intermodale con il relativo bacino di utenti (oltre 350 mila imprese cui si sommano le organizzazioni, pubbliche o private), per lo sviluppo di un sistema logistico moderno ed efficiente nell'area Mediterranea che generi valore ai suoi utenti e al territorio tramite l'accesso diretto al fondo European Connecting Facilities.
Francesco De Rosa, responsabile del CS Mare di Bruxelles non ha faticato a spiegare la scelta di Augusta: "una sede operativa qui ha un significato simbolico e strategico, perché la Sicilia può rappresentare il punto d'interconnessione di tutta l'area mediterranea, dove passa il 40% del traffico merci mondiale che oggi entra dal Canale di Suez ed esce dallo stretto di Gibilterra. Intercettarlo con un sistema integrato di porti e autostrade del mare vuol dire creare benessere per l'Europa e per l'intero sistema Paese".
Cox si è soffermato anche con il presidente di Confindustria Siracusa, Diego Bivona. "Dal porto transita il 65% dell'export regionale prodotto dalle aziende del polo petrolchimico, pari ad oltre 5 miliardi di euro", ha illustrato Bivona. "Inoltre – ha aggiunto – le industrie del settore che utilizzano il porto di Augusta, contribuiscono con 23 milioni di euro a sostenere le entrate correnti dell'autorità portuale".
Nel corso dell'incontro si è parlato anche di ponte sullo Stretto, per Confindustria opera importante "vera risposta alla continuità territoriale, che realmente attuerà il corridoio scandinavo-mediterraneo favorendo una logistica integrata e intermodale".
Ma bisogna intanto accelerare per la realizzazione del collegamento con la rete ferroviaria Siracusa-Catania, il cosiddetto fiocco. "Opera infrastrutturale strategica perchè senza si rischia di compromettere la permanenza di Augusta

nell’elenco degli snodi intermodali riconosciuti dall’unione Europea per le Ten-T oltre che perdere l’opportunità di essere riconosciuta Zes, con tutti i benefici e vantaggi fiscali per le imprese che realizzano nuovi investimenti generando crescita, lavoro e sviluppo”.
Ma a complicare alcune idee di sviluppo interviene anche il piano paesaggistico della Regione. “Nella sua forma attuale, con i vincoli indiscriminati, interviene anche nelle aree retro-porto della Zes, vanificando dunque ogni attività imprenditoriale. Una evidente contraddizione tra la volontà di creare sviluppo e attrarre investimenti e contemporaneamente imporre dei vincoli che ne impediscono la realizzazione, un vero paradosso”, la posizione di Bivona.