

MANFREDONIA | PREVISTI SETTECENTO POSTI BARCA, UNO DEI PIÙ GRANDI APPRODI DELL'ADRIATICO

Porto turistico, ci siamo: a breve la cantierizzazione dei lavori

Resta il nodo del porto commerciale e della sua ristrutturazione

ERNESTO TARDIVO

● **MANFREDONIA.** La Capitanata inabissata, quella che ostentava fino a ieri vecchi e trasandati approdi turistici sta per compiere il salto di qualità. Dopo il porto di Rodi e quello di Vieste in dirittura d'arrivo, ecco quello di Manfredonia per il quale è già iniziato il conto alla rovescia. Così nel Golfo si colma una vecchia lacuna, aspettando che qualcuno si ricordi anche del porto commerciale ridotto ai minimi, gallina dalle uova d'oro abbandonata.

PORTO TURISTICO -Per il porto turistico i lavori si dice che potrebbero iniziare entro il mese; tra le strutture d'attracco nell'Adriatico potrebbe essere una delle più grandi: 700 posti barca, l'idea di intercettare un turismo d'élite. La struttura dovrebbe sistemarsi a ridosso del molo di levante, e insieme alla riqualificazione del fronte mare rappresenterà il valore aggiunto del rilancio turistico e urbanistico della città. «Contiamo di poter cantierizzare nel giro di qualche settimana, spiegava l'assessore all'urbanistica Franco La Torre, tre anni e il porto sarà funzionale».

STRUTTURA PRONTA IN 3 ANNI - A ben guardar l'enfasi degli annunci dovremmo esserci: quanto al cammino su ciò che sarà il futuro c'è una traccia di progettualità che, almeno quella, dà segni di una rinascita. Chi ne parla ci va cauto, perché c'è sempre spazio per l'abisso fra la misura e il velleitarismo, la concretezza e la forzatura, l'elogio del dubbio e la verità rivelata. Dicono che il porto turistico si farà, che stavolta ci sono i soldi, che entro il mese cominceranno i lavori, che lo scontro a questo punto è solo intorno a quei personaggi che cercano da sempre di esercitare un <alto patronato> sulla gestione e la cantierizzazione, i lavori in corso. Dovremmo esserci per un'opera, una delle poche di largo respiro, che allarga confini ed orizzonti. Di porto se ne parla da un secolo: qualcuno avrebbe voluto puntare i riflettori su quello commerciale anziché su quello turistico, ma lì se ne discute sempre come se fosse un condominio da amministrare più che di un sogno da evocare. Su quella riva o sponda che dir si voglia, il tempo ha alimentato i rimpianti, inquinato la memoria. Oggi si avvicina una scena che è piena di onestà storica: Manfredonia ha la possibilità di dare un altro tono, un diverso appeal al sistema di trasporto turistico via mare.

STRUTTURA COMMERCIALE -Il porto commerciale, a pensarci bene, è stata la prima grande buccia di banana sulla quale erano scivolate le grandi ère della città rossa; le altre erano state il tripudio della chimica e la reindustrializzazione. Cosa ha compromesso di più l'immagine rinascimentale di Manfredonia se non le vele mai dispiegate di un approdo decente; o il fallimento dell'ex Enichem, o il mezzo flop del contratto d'area? Ma le mancate attenzioni mai concentrate sul porto hanno costituito nel tempo lo scontro più diretto tra illusione e disillusione, tra ambizione dei progetti e l'essenza dei fatti. Manfredonia (con la sua vocazione marittima spesso tradita) è ancora un luogo mitico del romanticismo pre-industriale del <Novecento>.

LA STORIA -Qui sono nate e cresciute le grandi categorie di mozzi e nostromi, pescatori oggi rimasti in pochi che partivano tre giorni prima e trascorrevano notti e giorni in mare portando reti gonfie di pescato che ha reso ricche intere generazioni, senza che si sapesse troppo in giro. Sul fronte del porto si è affacciata una città. Anche i pescatori non si sarebbero mai sognati, come avvenuto ai primi degli Anni Ottanta, di trovarsi di fronte un giorno cortei di caschi gialli, un nucleo di classe operaia che tutt'un tratto avevano scoperto di non poter fare a meno della loro fabbrica anche se quella faceva ricchi solo i padroni e i manager dei colossi della chimica.

Chissà cosa pensava Salvatore, vecchio marinaio dell'Andrea Madre, quando dal suo peschereccio con le carucole dell'ancora arrugginite gettava lo sguardo verso i manutentori specializzate sotto le ciminiere delle torri di prilling e delle colonnine di arsenico, lui che respirava

iodio da mattino a sera, e non avrebbe mai immaginato di dover scappare una sera quando lo scoppio delle colonnine d'arsenico mise in fuga una città. <Maledetta chimica. Ma perché, il mare non era meglio?>. Lanciava uno sguardo di apprensione e pensava a quanta ricchezza rimaneva tra le onde, se solo avessero investito di più su quel porto, dove le grandi navi rimanevano al largo salutandolo solamente quell'approdo off limits. E salvatore tornava ad amoreggiare col suo gozzo.

TRADIMENTO DELLA CHIMICA -E non è difficile immaginare cosa provasse quell'altro operaio, Nicola Lo Vecchio che dopo l'eutanasia dell'ex petrolchimico dovette assistere

alla sua per via di una neoplasia polmonare che l'avrebbe portato a diventare la prima vittima simbolo del tradimento dell'Eni da queste parti. Si ha l'impressione che a Manfredonia in tutti questi anni ognuno ha immaginato di realizzare la propria utopia, naturalmente lontano dal mare; come se quel largo bacino non fosse mai esistito, non appartenesse; come se re Manfredi fosse un altro utopista, un lungimirante miope e sciocco che guardava anche lui da quel castello il mare con un cannocchiale al rovescio.

Risultato: tutto si ingolfava, si disperdeva, le stagioni dell'urea, dei fertilizzanti, dei tondini etc. Nell'ex Enichem sono ancora alle prese con la bonifica dell'area per la quale non sono bastate neanche le bacchette dell'Ue con tanto di procedura d'infrazione. Tra le utopie c'era quella di pareggiare i conti con la storia, bandendo l'uomo del mare, e credendo possibile cambiare, o meglio acciuffare il futuro, svoltando sulla reindustrializzazione a costo di violentare l'ambiente a dispetto di quei dogmi di sinistra che avrebbero fatto leva sul verde, il turismo, il mare balneabile. Non di mancanza di fondi era dunque morta la speranza dei manfredoniani doc che amavano il mare e si commuovevano di fronte alle acrobazie del delfino Filippo, ma di ideologismo. La parola d'ordine fino a qualche tempo fa era di dissentire dai <porto urbanisti> per aggrapparsi all'economia privata non senza aver disdegnato un passaggio attraverso i meandri dei protocolli del contratto d'area che ancora regge, ma sembra più di ieri con la crisi imperante, una entità talattica, pronta a inabissarsi.

I GIORNI NOSTRI -L'attuale sindaco, Paolo Campo, ha sempre detto che il contratto d'area con capitali pubblici o meglio statali non andava demonizzata; che comunque quel fenomeno ha portato benessere sia pure fittizio e che alcune aziende hanno trovato sul Golfo il loro habitat. Come dire, finché dura. E comunque meglio esserci conosciuti che mai incontrati. Indubbiamente la crisi dei contratti d'area non è solo sipontina o meridionale, ma che tutto questo abbia tolto spazio ad alberghi e ad un lungomare attrezzato, una riviera degna di tal nome è un dato di fatto. Quanti decenni è durata la discussione su un porto sipontino o della Daunia, quello vero sul quale non si riesce ancora a sciogliere il dubbio sui nastri trasportatori, vero e proprio nodo; quanti impietosi ritardi si sono mescolati in quel mare che tra disinquinamento del Golfo, scarichi del Candelaro e altri torrenti è diventato cupo.



IL FUTURO -Ora manca poco per il porto e la città ha finalmente la possibilità di aggiornare gli almanacchi e la sua storia, regolare quei veti imposti dall'ideologia e dal pregiudizio. Ma soprattutto mediare tra quell'eterna e ancora persistente utopia industrialista che trova il suo rovescio e il suo conflitto nell'integralismo verde che regge a fatica. Tra meno di due mesi a Manfredonia si voterà per il successore di Paolo Campo, sindaco ideologo e idealista che la sua Manfredonia ha cercato di cambiarla. Un altro istrione, figlio eclettico di quella stessa declinazione sinistrossa, Angelo Riccardi, si prepara alla sfida con Stefano Pecorella, un avvocato che con una buona dose di coraggio sfida la storia e una corazzata. Riccardi è indicato come quello che quel nuovo porto lo benedirà un giorno, per scoprire anche le ragioni del romanticismo di una città che vuole riappropriarsi del suo mare, senza veti o pregiudizi. Così, facendo prevalere la poesia di un tempo che aleggia intorno alla città di mare per eccellenza. Occhi puntati sul porto turistico, aspettando il porto «più vero», quello delle banchine cadenti e dei fondali intasati, delle eterne promesse sull'approdo che verrà

La storia di una città
che vuol riappropriarsi
della sua vocazione e
del suo simbolo