

**Porto: importante impegno
pubblico del Presidente
D'Alfonso.**

PORTO:

IMPORTANTE

IMPEGNO PUBBLICO

DEL PRESIDENTE D'ALFONSO

Giovedì 19 febbraio il sottosegretario **Camillo D'Alessandro** e il Presidente **Luciano D'Alfonso** hanno assunto, pubblicamente, impegni importanti sullo sviluppo del Porto d'Abruzzo: **il Porto di Ortona può e deve diventare la "piastra logistica" del medio Adriatico, cerniera tra i Balcani e il Tirreno, crocevia di importanti traffici commerciali.**

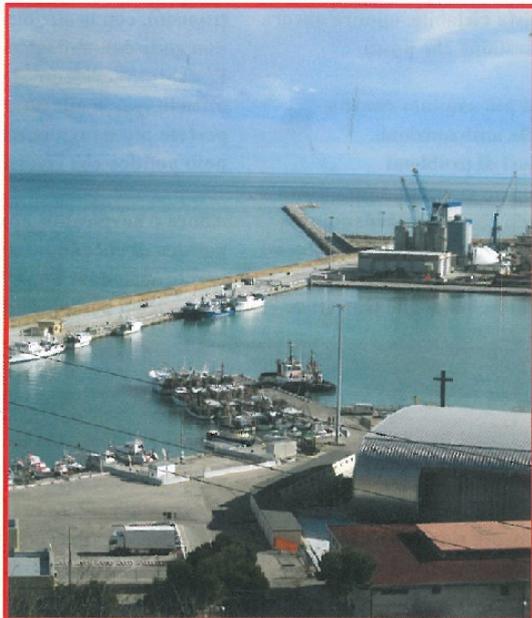
Queste affermazioni assumono particolare rilevanza perché mai, prima d'ora, un Presidente li aveva declinati con tanta chiarezza. Il Porto d'Abruzzo (non di Ortona) "chiave di volta" dello sviluppo regionale. Un "concetto", più volte ripreso nei miei articoli su "Il Cittadino" e oggetto di iniziative pubbliche realizzate insieme all'Ing. **Nervegna** (Convegno sulla Macroregione Adriatico-Ionica, Incontro **Pittella** operatori portuali, due pubblicazioni: "La porta dell'Est" e "Il Porto d'Abruzzo in 1000 giorni"), diventato patrimonio della nuova Giunta Regionale. Per rilanciare la crescita non esistono scorciatoie, occorre rimuovere in fretta quei vincoli che soffocano le opportunità di sviluppo, tra questi, fondamentale è rendere presto pienamente operativo il Porto d'Abruzzo: **portare subito i fondali a -10 /-11.**

La collocazione del Porto, nell'Adriatico e nel Mediterraneo, offre eccezionali opportunità che consentirebbero di dare all'Abruzzo sviluppi significativi su una molteplicità di piani. In questa prospettiva la logistica rappresenta un fattore connettivo essenziale per un approccio strategico; essa fornisce la trama essenziale sulla quale tessere le azioni necessarie per la ripresa dello sviluppo. Dunque, con il Porto, occorre prestare grande attenzione alla logistica, che è uno dei più promettenti driver dello sviluppo. Purtroppo, dice il presidente **Svimez Adriano Gianola**, "Nel nostro Paese manca una cultura che intenda la logistica come un settore che produce ricchezza, attraverso attività di trasformazione dei prodotti a vari livelli, come magazzinaggio, assemblaggio, controllo di qualità, etichettatura, confezionamento, imballaggio: attività che possono arrivare ad incidere sul prezzo del prodotto finale, in alcuni casi, fino al 70%".

Adesso dobbiamo saper allungare lo sguardo dal Porto all'area retro-portuale (area industriale). Un Porto, un'area industriale (retro-porto), una sufficiente dotazione infrastrutturale di trasporto multimodale terrestre (autostrade, ferrovia); la buona accessibilità al porto (la bretella), la possibilità di collegamento alle reti di trasporto internazionale, principalmente marittime (Balcani, penisola Iberica); la presenza di attività produttive

interessate al Porto (Sevel, Honda, De Cecco, Amadori, WTS, ecc.), costituiscono l'insieme dei fattori che lasciano intravedere un grande futuro.

Si tratta, adesso, di lavorare per configurare quest'area come "Zona Economica Speciale" (ZES), aree già sperimentate in Europa, prevalentemente caratterizzate dalla presenza di un



porto e di un'area retro-portuale in cui sono adottate specifiche leggi finanziarie ed economiche costruite con l'obiettivo di attrarre investitori stranieri con un trattamento di favore (Zona Franca, Fondi Strutturali Europei, Contratti di Sviluppo e di Rete, Progetti di filiera, ecc.).

Sappiamo, inoltre, che il fabbisogno d'investimento infrastrutturale non può essere soddisfatto dalla finanza pubblica, tanto più in situazioni di ristrettezze di bilancio e di crisi economica come l'attuale. L'idea che si fa strada, anche in Italia, è orientarsi al coinvolgimento dei privati. In tal senso, **D'Alfonso** propone una partecipazione dei privati nella realizzazione di piazzali e banchine e, per noi, sarebbe utile aggiungere anche il

recupero produttivo dell'area industriale in funzione di retro-porto. Gli strumenti ci sono. C'è il Decreto Salva Italia, nel quale è esplicitamente previsto che le Autorità Portuali, oltre al Porto, possano allargare le proprie competenze alla logistica retro-portuale. Però, non abbiamo l'Autorità Portuale, né possiamo ragionevolmente pensare di averne una autonoma nei prossimi anni. Come più volte ho indicato, anche su "Il Cittadino", è opportuno stabilire un rapporto organico con una AP già strutturata, all'interno di un "sistema logistico-portuale", in un quadro di complementarità di funzioni.

Il 19 febbraio il Presidente ha accolto il nostro suggerimento di un collegamento con Civitavecchia e i porti di Roma. Un rapporto tra Ortona (Porto di Roma sull'Adriatico) e l'Autorità Portuale di Civitavecchia, favorisce anche un raccordo con la rete europea dei trasporti (Ten-T) e apre la possibilità di accesso ai fondi comunitari per le infrastrutture e i trasporti per la regione Abruzzo.

Su invito dell'Ing. Nervegna (consulente del Sindaco per lo sviluppo della portualità), venerdì 13 febbraio, ha fatto visita al Porto il Presidente dell'AP dei Porti di Roma, il dott. **Pasqualino Monti**. Dopo un cordialissimo incontro in Capitaneria e una visita alle banchine, ci ha assicurato che ci sono tutti gli elementi per dare al Porto un grande futuro. Il 2015, dunque, può essere veramente l'anno della svolta e, per dimostrare il suo impegno concreto, D'Alfonso ha letto, al pubblico in sala, una lettera inviata al Ministro Lupi con la quale si chiedeva di inserire nel Piano delle Infrastrutture Strategiche (Legge Obiettivo) gli interventi per il Porto di Ortona per altri 86 milioni di euro per il completamento del banchinamento del molo nord e il prolungamento del molo sud. Ci auguriamo che già dal prossimo giugno si possa avere un riscontro positivo, nell'interesse dall'intero Abruzzo.