

**Porto: Infrastruttura
strategica con priorità alta.
La politica, incapace di
orientare, non assume
responsabilità.**

N° 3 marzo 2018

Il 17 maggio 2016, giorno della firma del Masterplan Abruzzo (un finanziamento per 1,5 miliardi), il Presidente **Luciano D'Alfonso**, alla presenza di **Matteo Renzi**, dichiarava:

"Faccio appello a tutti quelli che hanno a cuore il bene dell'Abruzzo, di vigilare sulla sua attuazione".

Personalmente ho molto a cuore gli interessi dell'Abruzzo e da anni aspetto che la regione si doti di una efficiente infrastruttura portuale, perché la ritengo strategica per lo sviluppo dell'economia e della occupazione e intendo vigilare sull'attuazione del Masterplan, accogliendo l'appello del Presidente.

Sul quotidiano "Il Centro" (16 marzo u.s.) un gran titolo. **Soldi per il Masterplan, firmati gli atti. Ecco i 36 milioni per 16 opere strategiche.** Il richiamo giornalistico alle opere strategiche mi ha subito incuriosito, anche perché il Presidente, e il suo delegato ai trasporti **Camillo D'Alessandro**, hanno ripetuto, molte volte, che il Porto di

quelle con **PRIORITA' ALTA** e con il Porto siamo ancora a "caro papà", qualche interrogativo andrà rivolto al Presidente che ha invitato a vigilare.

1. Si è parlato di potenziamento del Porto di Ortona nell'ottica di un nuovo sistema regionale portuale. Perché non si è dato seguito alla **DGR n.631 del 21 luglio 2015** che istituiva "una Cabina di regia con il compito di elaborare proposte e strategie per lo sviluppo del sistema portuale abruzzese"?

2. Si è ripetuto che occorre fare presto e bene con il dragaggio del Porto. Dopo 4 anni e un procedimento concluso con grande attenzione, rigore e precisione, **perché la Regione ha autorizzato le opere di escavazione e solo dopo pochi giorni inviato una richiesta di sospensione dei lavori**, con il rischio della perdita dei fondi comunitari, l'annullamento della gara, il pagamento di danni alla società appaltatrice, gravi perdite per l'economia delle imprese del



PORTO: "INFRASTRUTTURA STRATEGICA CON PRIORITA' ALTA MA LA POLITICA, INCAPACE DI ORIENTARE, NON ASSUME RESPONSABILITA'

Ortona è un'opera strategica, seconda solo alla fondovalle Sangro. Affermazione, tra l'altro, confermata da più atti amministrativi: **la Delibera della Giunta Regionale n.470/2014**, che comprende il Porto di Ortona **tra le infrastrutture strategiche aventi PRIORITA' ALTA nel settore dei trasporti**, riconfermata nella **DGR n.310/2015** e in ultimo nel Masterplan, in cui sono previsti ulteriori interventi a favore del Porto di Ortona per oltre 50 milioni di euro.

Grande delusione. Tra le 16 "opere strategiche" non vi era nulla che riguardasse il Porto. Nemmeno gli interventi minori previsti nel Masterplan, come la **riattivazione della ferrovia per il Porto** (1,7 milioni di euro) o il **completamento della bretella** di collegamento tra l'Autostrada e il Porto (2 milioni di euro). Sul Bollettino Regionale del 24 luglio 2014, il Consigliere **Camillo D'Alessandro** ha affermato: "La Regione ha indicato chiaramente le priorità infrastrutturali sulla viabilità, sul ferro e sui porti, a partire dal completamento della Val di Sangro ed il **potenziamento del Porto di Ortona, nell'ottica di un nuovo sistema regionale portuale.** Ecco perché **occorre fare presto e bene con il dragaggio del Porto**, per il quale sono disponibili 9 milioni di euro. Questo —continua D'Alessandro— spiega la particolare attenzione della Giunta regionale nei confronti del **Piano Regolatore Portuale** di Ortona e delle infrastrutture collegate". A quattro anni di distanza, purtroppo, dobbiamo constatare che la "politica del cambiamento", la "politica del fare", tanto sbandierata, e da noi tanto agognata, non si è ancora manifestata. Certo, le procedure sono lunghe, farraginose, complicate, faticose e la burocrazia certo non aiuta, ma la politica deve prevalere e saper far valere sempre, nel rispetto della legge, gli interessi generali su quelli particolari. Se 36 milioni di euro finanziano opere diverse da

territorio, messa in discussione dello sviluppo di una ZES per il Porto di Ortona?

3. Il Piano Regolatore del Porto, adottato dal 15 giugno 2016 dall'Autorità Marittima, licenziato dall'Autorità Portuale, è da diverso tempo chiuso nei cassetti della Regione, **cosa si aspetta per portarlo all'approvazione del Consiglio Regionale?**

4. Le infrastrutture collegate al Porto, come il ripristino della ferrovia o il completamento della bretella stradale, se sono importanti per lo sviluppo del Porto, cosa si aspetta? **Perché non sono tra le opere finanziate?**

Sempre sul "Il Centro" del 16 marzo, in riferimento alle prime opere finanziate, D'Alfonso ha dichiarato: Ci abbiamo lavorato 46 mesi per attrarre le risorse e per proceduralizzare. Oggi, finalmente, trasferiamo le risorse finanziarie. Questo ci preoccupa molto. Se sono stati necessari quattro anni per liberare 36 milioni, quanti anni dovremo attendere per vedere impegnata la spesa di 1,5 miliardi previsti nel Masterplan è quale sarà il posto degli investimenti per il Porto di Ortona, nel cronoprogramma degli impegni della Regione?

Il Presidente D'Alfonso ha poi aggiunto: "Sono soddisfatto perché, con questi interventi, abbiamo concluso un percorso mirato a rilanciare le Terre Alte". Io, invece, sono preoccupato. Sarà perché ho visione diversa della geografia economica. Per me **quelle Terre non sono solo alte, sono soprattutto interne.** Le aree interne, nella modernità, possono svilupparsi solo se ben connesse alle grandi linee di traffico e **il Porto resta il nodo centrale ed essenziale per i traffici e lo sviluppo di quelle aree.** Tutto il resto è contorno.