

PORTO:

NESSUNO, PROPRIO NESSUNO, HA NIENTE DA DIRE? COME MAI? A CHI GIOVA?

Passano i mesi e passano gli anni, ma i lavori per rendere funzionale il Porto, inspiegabilmente, non iniziano. L'approvazione della ZES e l'annuncio di nuovi finanziamenti, avevano riacceso le speranze per il rilancio del nostro Porto, ma tutto resta fermo, immobile. Mentre, per i porti di Ancona, San Benedetto, Pescara, Vasto e perfino Giulianova, si pianificano e si completano i lavori di escavazione e potenziamento, Ortona resta al palo. Come la "tela di Penelope", c'è sempre qualcosa che blocca, rinvia, ostacola. Insomma: **il nostro Porto non deve crescere e sviluppare. Perché?** Eppure, questo porto ha **grandi potenzialità**, la posizione geografica, l'esposizione, la conformazione della costa e le agevoli connessioni con la rete dei trasporti: indubbi elementi di forza e, allo stesso tempo, **fattori che ne ostacolano la crescita**, da sempre. Sotto i Borboni, nel Regno Unitario come nell'era Repubblicana, questo Porto è stato sempre **oggetto di grandi attenzioni, ma anche centro di forte contrasto con le ambizioni degli altri porti** del medio Adriatico. Oggi è considerato il "motore" della ZES e importante nodo della rete Europea dei Trasporti. Perno del Corridoio Intermodale tra la Penisola Iberica e i Balcani e del Corridoio Adriatico. Resta, tuttavia, fortemente "inadeguato" perché non si riesce ad approfondire il fondale, ne ad ampliare le banchine o a rendere produttive le aree demaniali per fini commerciali. **Questa è la realtà, anche dopo l'adesione all'Autorità di Sistema Portuale.** Infatti, negli ultimi sei anni nulla si è concretizzato di quanto previsto nei Piani Operativi Triennali (POT) e nei documenti di programmazione. Tuttavia, esprimiamo fiducia nel Presidente, Vincenzo Garofalo, che saprà dare risposte sugli adeguamenti strutturali programmati e valorizzare il suo ruolo sulla trasversale Tirreno-Adriatico, come sottoscritto negli accordi con l'Autorità Portuale di Civitavecchia (il 24 novembre 2017) e con la Regione Abruzzo (il 12 dicembre 2019) e saprà inserirlo negli accordi con l'Autorità Portuale di Igoumenitsa, sottoscritti ultimamente. **Ortona è debole politicamente, manca di una rappresentanza autorevole** e, per questo, con il suo porto, resta abbandonata a se stessa. In Abruzzo prevale la "politica del campanile", delle promesse, meno quella attenta agli interessi generali. Sulla costa orientale del medio Adriatico, ciascun porto, in contrasto con gli altri, rivendica un suo ruolo per interessi localistici, di campanile. Così che l'Abruzzo è l'unica regione in Adriatico a non disporre di un porto "regionale" a servizio di un'area vasta, delle aree interne, fino all'area metropolitana di Roma (secondo mercato nazionale). Così, le nostre imprese sono dannate a movimentare merci in porti lontani anche centinaia di km, mentre la geografia e la storia hanno assegnato questo compito al nostro scalo, che però non trova la "forza" necessaria per crescere. Nel 1862 l'allora Ministro ai Lavori Pubblici, **Giuseppe Devincenzi**, definì Ortona "il Porto di Roma negli Abruzzi...una necessità per la navigazione generale dello Stato e grandissimo bisogno della futura capitale d'Italia". Nel 1871, una Reale Commissione approvò il progetto di un grande porto, presentato da due Ispettori del Genio Civile, **Sante e Rapaccioli**, con la seguente motivazione: "si costituirebbe un Porto Mercantile corrispondente ai bisogni della navigazione per i legni mercantili di grossa portata, che compendosi la già inoltrata Ferrovia Pescara-Roma, il Porto di

Ortona così migliorato ed ampliato, sarà nell'Adriatico il più vicino alla Capitale e sicuro rifugio dei legni in tutta l'estesa traversata, di chilometri 450 circa, fra il Porto di Ancona e quello di Bari".

Ai primi del 1900, il Canonico **Antonio Napoleone**, studioso locale, ritenuto un grande esperto dalla stampa nazionale, sosteneva: "la via strategica per Napoli e per Roma è la Sangritana, la via più breve, con un treno lampo in quattro ore si giungerebbe al porto di Ortona...il Tirreno terrebbe la più facile via per l'Adriatico, la porta più aperta del vicino ed estremo Oriente".

Nonostante le tante prese di posizione favorevoli, il problema dell'adeguamento del porto continua a trascinarsi dall'unità d'Italia. L'evento nefasto porta la data del 30 giugno 1907, quando al Regio Parlamento vengono cancellati gli investimenti per l'esecuzione di nuove opere marittime, che una Commissione Tecnica di alto livello, guidata da uno dei più autorevoli progettisti, l'Ingegnere Inglese, aveva incluso Ortona tra i finanziamenti dei grandi porti nazionali. L'allora Ministro dei Lavori Pubblici, Emanuele Gianturco, a nome del Governo (Giolitti), cancellò Ortona, con il totale silenzio dell'onorevole Francesco Tedesco, deputato del collegio di Ortona, molto influente e più volte Ministro del regno d'Italia. Dopo il 1950, la **Cassa per il Mezzogiorno** si preoccupò di migliorare il porto di Ortona, perché in Abruzzo si andavano sviluppando interessanti iniziative industriali. Nel 1967, nell'intento di modernizzare il porto, fu approntato a cura dell'Ufficio del Genio **Civile per le OO.MM. di Ancona, su sollecitazione del Ministero della Marina Mercantile**, un nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) approvato nel maggio del 1969. Però, solo nel marzo 2007 avranno inizio i lavori di prolungamento della nuova diga nord e il raggiungimento di profondità naturali maggiori in corrispondenza dell'imboccatura portuale.

Nel dicembre 2003, la Regione Abruzzo ha stipulato un **Accordo di Programma Quadro (APQ)** con il Ministero Infrastrutture e dei Trasporti, finalizzato alla redazione del nuovo PRP, dal costo di 360.000 euro. Il Piano è stato realizzato ed adottato dall'Autorità Marittima nel giugno 2015, ma mai portato all'approvazione del Consiglio Regionale.

Nell'aprile 2014 la Regione affida al Comune di Ortona i lavori di dragaggio del bacino portuale, per 9,35 Mln di euro dei fondi PAR-FCS, dell'inizio lavori non si ha ancora notizia. Con il famoso **Masteplan Abruzzo** (DGR 229 del 19/4/2016), la Regione programò un investimento di 40,5 Mln di euro per il prolungamento della Diga Sud e ulteriori lavori di dragaggio. E anche questi lavori sono "scomparsi dall'orizzonte".

Dunque, si fanno grandi proclami sull'importanza del porto, si impegnano finanziamenti nazionali, ma si procede a passo di lumaca con le progettazioni e, tra ricorsi, cavilli e trastulli, la burocrazia lascia scorrere gli anni e la politica tace. **E' possibile che non ci si renda conto del grave danno per l'economia e l'occupazione?**

I porti, nel tempo, hanno bisogno di continui adeguamenti, in rapporto alle innovazioni, allo sviluppo dei sistemi di automazione delle operazioni portuali, al crescere delle dimensioni delle navi, alle esigenze di connessioni infrastrutturali con il territorio di riferimento, ma in oltre 50 anni non si è riusciti ancora a completare quelle opere previste nel PRP del 1969, che sono già superate e andrebbero adeguate al più presto con quanto previsto nel PRP adottato nel 2015 e oggi nelle mani dell'Autorità Portuale.

La cosa strana è che le forze politiche, di maggioranza e di opposizione, tacciono tutte. Tace la Regione, tace la Provincia, tacciono i nostri parlamentari, tace il Sindaco. **Nessuno, proprio nessuno, ha niente da dire? Come mai? A chi giova?**