

AD ANCONA, IN QUESTI GIORNI, SI DECIDE IL FUTURO DEL PORTO D'ABRUZZO.

Ma si può fare riferimento ad un Piano Regolatore Portuale, vecchio di oltre 50 anni? Ortona è il Porto d'Abruzzo. Porto strategico al centro dell'Adriatico, riconosciuto nella rete europea dei trasporti, nodo dei traffici intermodali verso l'area Balcanica e l'Est Mediterraneo, porto di Roma sull'Adriatico e asse centrale della ZES. Una grande risorsa dell'Abruzzo che, però, al netto di tante promesse, è lasciata all'abbandono da troppi anni.

Perché si ostacola la sua crescita?

A chi giova? Non c'è più tempo da perdere, occorre fare in fretta per rendere questa infrastruttura efficiente e funzionale nell'interesse del sistema produttivo e della crescita economica ed occupazionale di una "area vasta". Come? Dotandola di connessioni che permettono di accrescere la multi-modalità nei trasporti, creando sufficienti aree per lo stoccaggio e la movimentazione delle merci e introducendo servizi tecnologici innovativi per ridurre i tempi di operatività sulle banchine. Questi sono compiti che non riguardano solo le istituzioni pubbliche, ma anche quegli operatori privati che dal porto intendono trarre un beneficio economico. Ma bisogna darsi degli indirizzi precisi da seguire, delle "regole" uguali per tutti. Per questo l'Autorità di Sistema Portuale sta provvedendo alla definizione del **Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRSP)** che riguarda i sei porti del Mare Adriatico Centrale. Ma, Comune e Regione dovrebbero far capire all'Autorità Portuale che per Ortona non può essere preso a riferimento il Piano Regolatore Portuale (PRP) vigente, per la redazione del Piano di Sistema, perché è un Piano vecchio di oltre cinquant'anni (1969) ma occorre far riferimento al nuovo PRP, quello Adottato della Capitaneria di Porto nel giugno 2015, mai portato all'approvazione del Consiglio Regionale e rimasto chiuso nei cassetti del Comune.



Quel Piano, infatti, contiene valide indicazioni e non può e non deve essere buttato via (ricordiamo che sono stati spesi 350.000 euro di pubblico denaro). Per questo è importante che **Comune e Regione intervengano** per far accogliere quelle indicazioni nel Piano Regolatore di Sistema, **prima che sia troppo tardi**. Allo stesso tempo, è necessario che l'Autorità Portuale rimetta ordine nel campo delle concessioni portuali. Oggi è disponibile una nuova normativa in materia (Decreto n. 202 del 28 dicembre 2022), che finalizza il rilascio delle concessioni per aree e banchine a obiettivi di valorizzazione e produttività delle attività portuali in base alle previsioni del **Piano Regolatore Portuale (PRP)** e del **Piano di sviluppo dei traffici** (art 18 L. 84/94). Vale la pena ricordare che Ortona è Porto

Commerciale. Oggetto delle concessioni sono le aree demaniali e le banchine, da assegnare agli operatori economici per svolgere operazioni portuali commerciali, non altro. Cosa si intende per operazioni portuali è stabilito dall'art.16 della legge 84/94: "il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimenti in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale". Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato un **Regolamento** (Decreto n.202/22) che disciplina il rilascio di concessioni di aree e banchine. All'art.2, prevede l'obbligo, per i richiedenti la concessione, della presentazione di un **Piano degli Investimenti e di un Piano Economico Finanziario (PEF)**. La durata della concessione viene commisurata al valore degli investimenti previsti, ma il PEF è soggetto a verifica annuale del raggiungimento degli obiettivi degli investimenti, dei livelli di traffico e degli impegni occupazionali dichiarati nella richiesta di affidamento.

Con la verifica, in caso di accertamento della mancata attuazione del piano degli investimenti e/o del mancato raggiungimento degli obiettivi di incremento dei traffici portuali, l'AdSP (art.9), può disporre l'avvio della **procedura di decadenza della concessione** (art. 47 del Codice della navigazione), **fino a disporre la revoca** (art. 42 del Codice della navigazione). Si apre, dunque, l'opportunità per una **revisione delle concessioni e il recupero di alcune aree** fondamentali ai fini dello sviluppo del Porto con la loro messa a bando, aprendo alla partecipazione di importanti player internazionali nel settore della logistica e della mobilità marittima di merci e passeggeri. La promozione di bandi pubblici, per la concessione di aree e banchine, inoltre, potrebbe incentivare l'intervento di privati nella realizzazione di parti significative dell'infrastruttura. Poi, sempre in funzione di recupero e ampliamento delle aree necessarie alla crescita delle attività portuali, si potrebbero recuperare al demanio parti delle aree delle ferrovie, comprese tra il tracciato ferroviario e la base della collina, attualmente inutilizzate. Inoltre, in previsione dell'aumento del traffico portuale e, in caso di interdizione al traffico della via Cervana,

che potrebbe generare un aumento insopportabile del carico sulla viabilità cittadina, ovvero un blocco delle attività portuali, l'alternativa potrebbe essere cercata nel consolidamento della collina di Costantinopoli e **il recupero della vecchia strada Provinciale sottostante**, interdetta da vari anni a causa dei movimenti franosi. Strada rimasta abbandonata che, tuttavia potrebbe costituire una valida connessione con la SS 16, con allaccio all'altezza del "Fosso Saraceni". **Ma occorre fare in fretta ed essere molto determinati, l'Abruzzo non può e non deve accettare che si assegni al suo porto un ruolo marginale nel sistema portuale del Mare Adriatico Centrale.**