

La ferrovia Val di Sangro-porto di Ortona? Il progetto dorme da dieci anni

ABRUZZO. Che c'è dietro il rammarico del presidente Pasquale Di Nardo per il mancato finanziamento di un progetto della Sangritana per il rilancio della Val di Sangro?

Sicuramente non la contrarietà al Campus Automotive che la Regione ha deciso di finanziare, ma solo qualche difficoltà a capire il senso di certe scelte della politica industriale regionale che sembra privilegiare più le mode (da anni si parla di innovazione e di ricerca) che la sostanza dei progetti e la creazione di posti di lavoro.

Dopo anni di fallimenti con gli incubatori di imprese nel Teramano, con il centro servizi Val Pescara e con il Parco tecnologico, oggi la Regione ci riprova dando fiducia e soldi al Campus automotive, un modello che punta sull'innovazione e sulla ricerca, tralasciando il piccolo particolare che – ad esempio – Fiat e Honda hanno i loro laboratori e che l'università, coinvolta nel progetto, quanto a ricerca non se la passa proprio bene. Sarà la volta buona? Premesse e soldi ci sono, stona solo il trionfalismo bipartisan a cui si sono accodati anche i sindacati, pur essendo un pò fumosi i contorni sugli effettivi posti di lavoro creati da questo Polo di innovazione. PrimaDaNoi.it ha recuperato una parte della documentazione sul progetto per l'infrastrutturazione della Val di Sangro, di cui parlava il presidente della Sangritana, e che prometteva centinaia di nuovi occupati. Si tratta dei lavori per la ferrovia interna ed esterna all'area industriale, con i collegamenti tra la dorsale ferroviaria adriatica e quella tirrenica attraverso Molise e Lazio e si ipotizza la creazione di un'area attrezzata come vera e propria area di sviluppo commerciale – Waterfront – del porto di Ortona. Un progetto che ha attraversato tre Giunte regionali (Pace, Del Turco, Chiodi e più assessori ai trasporti, da Amicone a Morra), che ha superato tutti gli ostacoli amministrativi e tutti i passaggi obbligati, che aveva trovato anche i finanziamenti, ma che giace nei cassetti di qualche direzione all'Aquila. A meno che, causa terremoto, non sia andato disperso. Eppure si tratta di un progetto approvato anche dal Ministero dei LL.PP., che lo aveva diviso in due parti: l'infrastrutturazione vera e propria a totale carico dello Stato, il resto in project financing con i privati. E siccome il Consorzio industriale di Casoli non aveva la possibilità di realizzarlo, lo fece proprio la Sangritana: si trattava di creare all'epoca 400-500 posti di lavoro in più nell'area, ma soprattutto di rendere più appetibile gli insediamenti industriali in Val di Sangro, un pò in crisi per mancanza di infrastrutture.

La storia nasce oltre dieci anni fa ed uno dei primi documenti porta la firma di Carla Mannetti, allora capo di gabinetto del presidente Giovanni Pace. Si comunica al Consorzio industriale di Casoli l'ok del presidente Pace allo studio di fattibilità del progetto, allegando la certificazione del Nucleo regionale di valutazione e verifica degli investimenti pubblici per la Regione Abruzzo e la conferma del mutuo a fondo perduto di 380 milioni (poi 196 mila euro dalla Cassa depositi e prestiti). Il tutto per la progettazione L. 144/99 delle infrastrutture ferroviarie Area di sviluppo Sangro-Aventino, pena la revoca se la progettazione non sarà affidata entro 90 giorni dal mutuo stesso. Cosa che avvenne secondo le normali procedure, affidando l'incarico alla Erregi di Roma e all'architetto abruzzese Mariano Strizzi.

Il 2 febbraio del 2005 l'Assessore ai trasporti Mario Amicone invia alla Struttura di missione per la Legge obiettivo, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare, con la preghiera di inoltrarlo al Cipe per la delibera di finanziamento. Cosa che ripete Ottaviano Del Turco il giorno 1 giugno 2007: «con riferimento alla nota di Amicone, si rinnova e si ritrasmette il progetto preliminare per la

realizzazione delle infrastrutture ferroviarie e di raccordo interno all'Area di sviluppo industriale Sangro e rete nazionale di interscambio con la linea Sangritana. Piattaforma interportuale e centro servizi intermodali». Infine a marzo 2009 il Consorzio di Casoli chiede al presidente Chiodi di inserire questo progetto «nell'atto aggiuntivo all'intesa generale quadro Governo-Regione Abruzzo» per usufruire dei finanziamenti della Legge obiettivo. Ma non finisce qui: c'è un ulteriore incontro al Ministero per le infrastrutture (lo scorso febbraio 2010) tra l'ingegner Luigi De Minicis (struttura tecnica di missione legge obiettivo) e Pasquale Di Nardo (Sangritana), dove tra l'altro si chiarisce che «il progetto è stato studiato per essere realizzato in toto o per lotti funzionali» indipendenti. Dopo di che il silenzio. Serviranno altri dieci anni per capire l'importanza di queste infrastrutture?

