Il 5 gennaio alla Conferenza Stampa di AZIONE il Segretario Provinciale, **Giovanni Luciano**, quello Regionale l'On. **Giulio Sottanelli** e il rappresentante della Direzione Nazionale, **Raffaele Bonanni,** hanno lanciato un "grido di allarme" sul Porto di Ortona che, secondo AZIONE, rischia di perdere importanti finanziamenti previsti nel PNRR. La normativa, infatti, stabilisce che entro dicembre 2023, occorre aver redatto i progetti esecutivi e appaltati i lavori e entro il primo semestre del 2026, averli completati.
La preoccupazione è legittima? SI, se si considera che lavori già finanziati da sette anni non solo non sono iniziati, ma non sono disponibili nemmeno i progetti esecutivi. Dei lavori di dragaggio del bacino, per 9,35 Mln di euro, se ne parla dal 2014, del famoso Masterplan dei 34 Mln di euro per il completamento della Diga Sud, affidati all'ARAP dal 2016 non ancora è disponibile il progetto esecutivo. Da qui le giuste preoccupazioni sollevate da AZIONE. Si tratta di inspiegabili ritardi per lavori fondamentali e di estrema necessità per l'efficienza del porto e la piena funzionalità della Zona Economica Speciale (ZES).

al progetto. Il completamento dell'ultimo miglio ferroviario è una necessità per un sistema intermodale nei trasporti che tutti i porti stanno cercando di realizzare e che il Ministero e l'UE stanno promuovendo, anche a beneficio dell'ambiente.
Dunque, l'unica strada è quella di procedere ad un adeguamento tempestivo del progetto e conoscendo il Prof. **Miccio,** la sua serietà, competenza e grande determinazione, si può essere certi che saprà dare una risposta giusta ed efficace sia ai problemi sollevati dagli Operatori che all'esigenza di dare alla ZES un porto con alta capacità di intermodalità.
Per AZIONE, oltre alla salvaguardia dei finanziamenti PNRR, vanno anche chiarite le ragioni di anni di ritardo sui lavori al Porto di Ortona, infrastruttura ritenuta di fondamentale importanza per l'economia regionale. Per questo il 17 gennaio, il Segretario di AZIONE, **Giovanni Luciano**, con una lettera, ha invitato il Presidente **Marco Marsilio** a convocare un incontro pubblico per "dettagliare, opera per opera, stato dell'arte, criticità eventuali e tempistiche di realizzazione". Vedremo cosa seguirà.

AZIONE: PORTO EFFICIENTE E ZES, MOTORI DI SVILUPPO DELL'ABRUZZO

Il sottosegretario **Umberto D'Annuntiis** e il Consigliere regionale **Mauro Febbo** hanno subito voluto rassicurare, a mezzo stampa, sul rispetto dei termini previsti dalla normativa PNRR. Purtroppo queste rassicurazioni valgono meno di niente, visto che in tanti anni le innumerevoli promesse sono rimaste parole al vento.
Giovedì 19, alla **Assemblea del Comitato Porto** sono poi giunte le rassicurazioni del Presidente dell'Autorità Portuale, Ing.**Vincenzo Garofalo**, e per quanto riguarda i lavori di competenza dell'Autorità si può essere fiduciosi, considerate le competenze e i poteri di cui dispone l'Autorità stessa. Restano, però, perplessità sul progetto di fattibilità per un raccordo ferroviario sulla Banchina Nord redatto da TUA-RFI, per un impegno di 4,8 Mln di euro. Sul progetto ci sono problemi sollevati dagli Operatori Portuali, ma sul quale hanno espresso dissenso anche la **Autorità Portuale e la Capitaneria di Porto,** per "criticità sulla viabilità e la sicurezza portuale", oltre che sull'impedimento all'operatività della Banchina Nord, per gli Operatori della Pesca, e sulla Banchina Nord nuova, per le operazioni di carico e scarico delle merci durante le manovre con i carri ferroviari. Su questo progetto la titolarità è del Commissario Governativo della ZES, il Prof. **Mauro Miccio.**
Indubbiamente il progetto presenta delle criticità ben dettagliate dal Comandante del Porto, **Francesco Scala**, ma è evidente che **non si possono perdere i fondi del PNRR rinunciando**

Intanto è da lodare l'iniziativa di AZIONE, unico partito che ha portato all'attenzione della pubblica opinione il problema del Porto di Ortona, mentre sull'argomento permane un incredibile "silenzio di tomba" da parte dei partiti storici, non solo locali.
Sulla stampa di domenica 22 il Presidente Garofalo ha comunicato che per il 2022 si è registrato un movimento portuale pari a **1.167.581 tonn di merci**, con un incremento del 2% sul 2021. Per dovere di cronaca dobbiamo però ricordare che il porto di Ortona ha registrato, in passato, valori ben superiori. Nel 2006, **1.518.000 tonn**, nel 2011, **1.408.000** tonn, nel 2012, **1.382.000** tonn. Negli ultimi anni però i valori si sono attestati intorno al milione di tonnellate, calo dovuto proprio all'accentuarsi dei noti problemi del porto, come lo scarso pescaggio all'imboccatura e nei pressi della Banchina di Riva e la carenza di piazzali e banchine (la Banchina di Riva è parzialmente inutilizzabile e il Molo Martello è inagibile).
Dunque, sono i ritardi nei lavori di adeguamento del porto che si riflettono pesantemente sul movimento merci, infatti, il dato dell'ultimo anno (1.167.581), in confronto a quello del 2006, indica che nel corso del periodo si è avuta una perdita di capacità logistica pari a 300/400.000 tonn/anno, che le imprese del territorio sono state costrette a movimentare da altri porti, con tutte le conseguenze che questo comporta in termini economici e occupazionali.

COMUNICATO STAMPA
DRAGAGGIO DEL PORTO: AUTORITÀ PORTUALE DI ANCONA IN SOCCORSO DEL COMUNE

Il Comitato Porto, su iniziativa della minoranza, continua a rilevare gravi ritardi dell'Amministrazione comunale sul dragaggio, sul piano regolatore portuale e sugli interventi per le infrastrutture del porto.
ORTONA, 23 gennaio - Si è riunita, alla presenza del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Ancona Vincenzo Garofalo, del segretario generale Salvatore Minervino e del comandante della Capitaneria di Porto Francesco Scala, l'assemblea generale del Comitato Porto di Ortona, come sollecitato dai componenti Laura Iubatti, Gianluca Sperati, Antonio Serafini, Angelo Di Nardo e Gianluca Coletti, espressione della minoranza in Consiglio comunale.
Nel corso della riunione si è discusso dei lavori sulla banchina di riva per 14 milioni di euro, del dragaggio dell'area della stessa banchina di riva, della sistemazione del molo martello per 34 milioni di euro e del progetto di recupero della stazione marittima, che dovrebbe ospitare anche i futuri uffici dell'AdSP ad Ortona, per 6 milioni di euro. Sono stati confermati i gravi ritardi dell'Amministrazione comunale per quanto riguarda i lavori di escavazione dei fondali del bacino del porto e il nuovo Piano Regolatore Portuale.Si è discusso anche del progetto dell'ultimo miglio ferroviario che dovrebbe ripristinare la linea sul molo nord del porto per il trasporto delle merci. Sono state rilevate delle criticità al progetto di fattibilità tecnico-economica che potrebbero essere superate valutando la proposta della minoranza di utilizzare il finanziamento disponibile per iniziare a sistemare le aree antistanti la stazione ferroviaria, in attesa della realizzazione delle nuove banchine del molo nord secondo le previsioni del redigendo Piano Regolatore di Sistema Portuale.