



**OGGETTO: Relazione e proposta tecnica di sintesi per il PRP ed il Dragaggio del Porto Commerciale di ORTONA.**

**Premessa**

Questo Comitato sin dal suo insediamento ha inteso lavorare con il suo contributo tecnico per favorire la crescita dello scalo ortonese in un clima di collaborazione con tutte le forze interessate.

Ha fissato i suoi principi fondamentali in:

- difesa dei posti di lavoro;
- crescita dell'occupazione;
- aumento dei traffici portuali;
- urgenza nel finalizzare.

L'opera del Comitato, basata su tali punti fermi, è partita dall'analisi delle priorità, suddividendo gli interventi necessari in base all'arco temporale di riferimento:

**Breve periodo:**

Ottimizzazione tecnico economica area di Dragaggio che genera nuova valorizzazione delle strutture portuali e delle attività lavorative in esse presenti con immediati risvolti sui traffici;

**Medio periodo:**

Individuazione aree per vasche di colmata in conformità al redigendo PRP;

Adeguamento del crono programma lavori;

Adozione ed approvazione PRP.

**Lungo periodo**

Ricerca fondi

Realizzazione opere previste nel PRP.

**In merito ai punti cruciali**

**Escavazione del Porto:**

Il Giudizio di questo Comitato è in linea con quanto espresso nel documento inviato al sindaco ed al Presidente della Regione in data 01-08-2014, a seguito anche dell'incontro avuto in Regione, con il Sindaco dott. Enzo D'OTTAVIO in data 18-07-2014.

Siamo certi che la validità della riqualificazione del bacino portuale possa avvenire solo attraverso l'ottimizzazione delle risorse tecnico - economiche dedicate al dragaggio.

Tanto è vero che la Regione convinta di tale necessità si è resa disponibile con uffici e risorse tecniche proprie, atte a ridurre i costi di progettazione a favore dei lavori da eseguire.

Pertanto pur riconoscendo la bontà del preliminare che ha permesso a questo Comune di ottenere il finanziamento, ci preme evidenziare la necessità di massimizzare la proporzione dei fondi a favore delle opere cantieristiche che danno i migliori benefici sulla crescita dei traffici.



Non possiamo dimenticare però le opere di bonifica bellica e caratterizzazione delle sabbie non contemplate dal preliminare ma di assoluta importanza per il procedimento. Sabbie che naturalmente non devono essere considerate un problema bensì un'opportunità per il nostro scalo, attraverso il loro contenimento in aree di colmata come individuato da questo comitato, che fungano da deposito dei sedimenti.

Le aree di dragaggio, individuate nel progetto preliminare sono dispendiose nelle dimensioni in quanto interessano aree non strettamente operative, e non incidono positivamente sull'obiettivo primario che è quello di dotare lo scalo portuale di una canaletta d'ingresso, di un bacino di evoluzione e della zona d'attracco alla banchina nord commerciale di un fondale tutto a  $-10,00$  (tradotto in un fondale operativo a  $-9,50$ ).

Risulta inutilmente dispendioso ampliare l'area di dragaggio verso sud, in aree non interessate alla navigazione, così come è inutile dragare la zona di riva a quota  $-6,50$  quando le banchine sono invasate a  $-6,00$ . Pertanto, anche in considerazione dell'invaso della banchina nord nuova, si valuta un'area di dragaggio con dimensioni e forma diversa ad una quota uniforme di fondale di  $-10,00$ .

La nuova quota batimetrica, congiuntamente all'imponente bacino di evoluzione dello scalo ortonese, garantendo maggiore sicurezza delle manovre in entrata ed uscita, farebbe balzare Ortona in quella categoria di scali di primaria importanza per i traffici nazionali e internazionali.

Ottimizzando l'area di dragaggio, (canaletta d'ingresso, zona di evoluzione, zona attracco banchina) risagomando la canaletta a misure effettivamente operative si mette lo scalo in condizione di ospitare navi di maggiori pescaggi, dimensioni e tonnellaggio con un incremento immediato dei volumi di traffico, e delle attività lavorative, dirette e dell'indotto senza inutili sprechi e interferenze con il redigendo PRP.

Il dragaggio da eseguire, renderà lo scalo più appetibile non solo commercialmente ma la quantità di materiale di escavazione che deve essere considerata come una risorsa importantissima servirà a creare terrapieni di riempimento (casse di colmata) per i futuri piazzali operativi come già individuati nel redigendo PRP.

Infatti il volume da dragare è di circa 500.000 mc. di materiale che sarà utilizzato come materiale di riempimento della cassa di colmata.

Questa soluzione ottimizzerebbe a livello operativo ed economico il dragaggio, in quanto eliminando la discarica, si abbassa il costo a metro cubo del materiale escavato, se ne aumenta la quantità globale, si riduce la navigazione della draga, e si aumenta la produttività del lavoro eliminando i tempi di attesa.

Le due casse di colmata ovvero quella individuata da questo Comitato tra il vecchio molo guardiano nord e la nuova diga foranea e quella individuata dai progettisti a tergo del vecchio molo foraneo nord potrebbero asservire a dragaggi nell'ambito regionale con un vantaggio enorme per lo scalo ortonese e la comunità, derivante della creazione a titolo gratuito della base per piazzali operativi.

In tal modo, condividendo la visione di lungo termine dei progettisti del PRP, si garantirebbe la necessità di spazi operativi e di stoccaggio di dimensioni crescenti, consentendone la diversificazione, sulle banchine stesse.



Si asseconda pertanto la naturale evoluzione dell'aumento di traffico che il dragaggio prima ed il PRP dopo garantiranno allo scalo ortonese i cui volumi non si possono ad oggi prevedere ma auspicare, beneficio a cui questo comitato non intende rinunciare.

Con questa visione è logico pensare che il dragaggio ed il PRP siano strettamente interconnessi.

La proposta di adeguamento del PRP elaborata da questo comitato mira a due punti fondamentali:

- 1) salvaguardare le realtà produttive già insediate ed operative presenti nello scalo, dando loro la possibilità di espandersi, creando nuovi posti di lavoro, senza interferire con le scelte progettuali del redigendo PRP;
- 2) velocizzare l'adozione del PRP, con l'approvazione di questa proposta, per non lesinare i tempi dell'iter burocratico fra adozione ed approvazione, e non perdere la possibilità di finanziamenti che questo importantissimo strumento urbanistico darebbe allo scalo portuale.

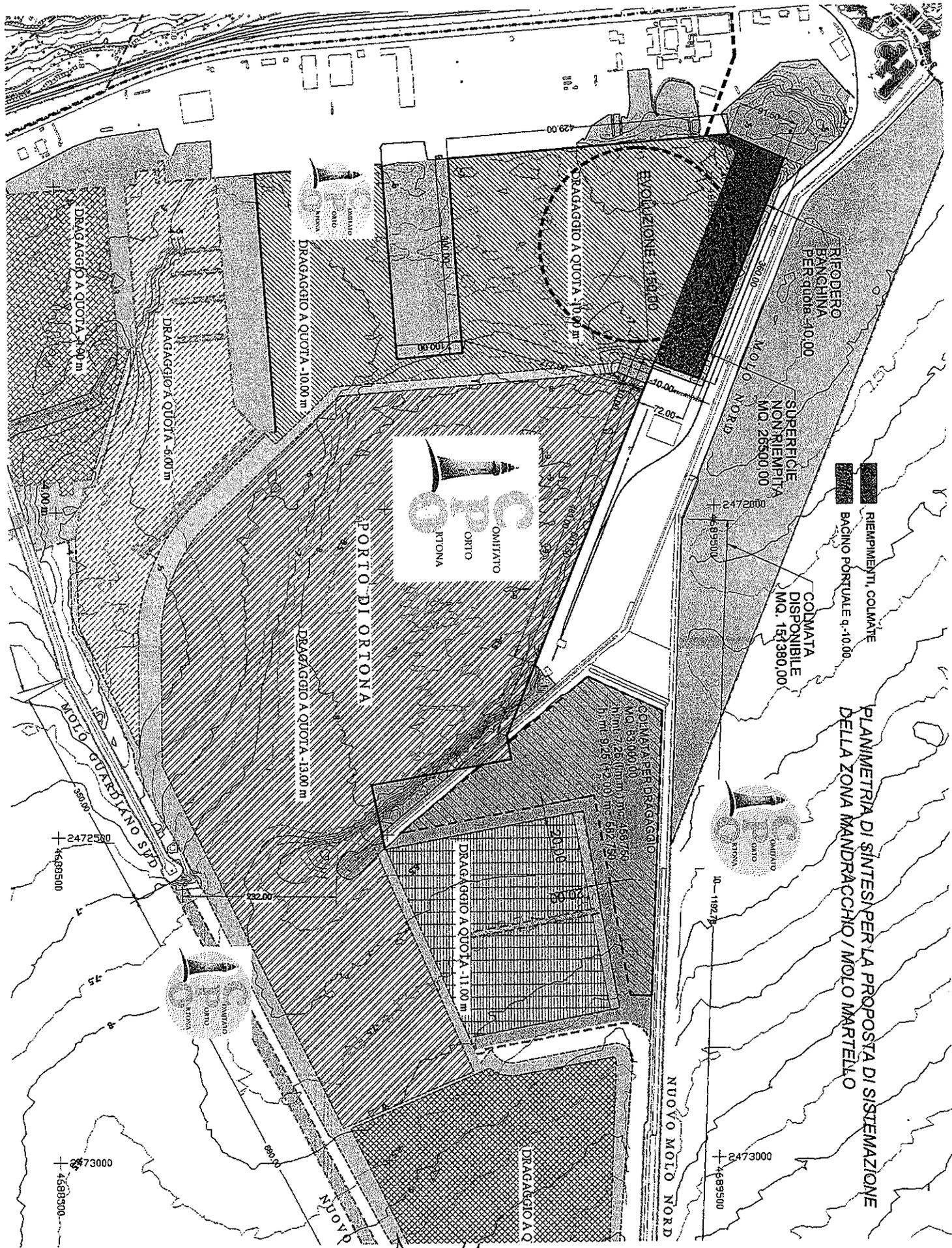
*Il Comitato convinto della validità di questa soluzione cartografica che darebbe un immediato impulso alla prosecuzione dell'iter ne auspica l'unanime accoglimento in Consiglio Comunale, senza modifica alcuna. Crediamo che, tecnicamente ed economicamente, la proposta del Comitato Porto risulti di facile adozione, in quanto l'attuale zona fra il Molo Mandracchio ed il Molo Martello, rimarrebbe invariata, se non nelle misure strettamente necessarie alla risagomatura per adeguarla ai futuri fondali a -10,00 mt.*

*Al fine di dare senso e corpo al legame tra il dragaggio ed il redigendo PRP, si renderà necessario variare il cronoprogramma così come previsto dall'attuale revisione n° 4 di aprile 2014 sulla base di nuovi elaborati grafici che si andranno a redigere in funzione della soluzione cartografica proposta, ivi compresa la valutazione di aumentare la quota batimetrica del fondale nella canaletta di entrata fino a quota congrua dell'avamposto per meglio garantire la sicurezza nelle manovre di entrata/uscita in caso di condizioni meteo avverse.*

**In conclusione il Comitato Porto, convinto della validità delle proprie soluzioni testé esposte, auspica l'unanime accoglimento del presente documento teso solo ed esclusivamente a garantire gli interessi dell'intera collettività nel breve, medio e lungo periodo.**

ORTONA, nella Sala Consiliare li 17 ottobre 2014.

Il Presidente  
Ennio Tiberio



PLANIMETRIA DI SINTESI PER LA PROPOSTA DI SISTEMAZIONE DELLA ZONA MANDRACCHIO / MOLTO MARTELLO

*Handwritten signature*