

- Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Ortona.
- Piano del Demanio Marittimo Comunale (PDMC);
- Progetto SEA BRIDGE.

Dalla loro attenta analisi si è giunti alla definizione di uno *scenario di riferimento* che prevede una serie di interventi, in prossimità della città di Ortona ed in particolare dell'area del Porto, che hanno l'obiettivo di completare la rete infrastrutturale sia urbana che extra-urbana.

Tale scenario acquisisce tutti gli interventi che le amministrazioni hanno già programmato o progettato. Nella Fig 10.7.2 si riportano gli interventi infrastrutturali previsti per lo scenario futuro. Di seguito viene fornita una breve descrizione dei principali interventi in prossimità dell'area di interesse:

- realizzazione della variante alla S.S.16 a nord del centro abitato di Ortona nei pressi di Villa Magna, nelle sue due alternative progettuali tuttora in corso di valutazione (intervento n° 1 in figura), come prosecuzione della variante già realizzata tra Pescara e Francavilla al Mare;
- ripristino della strada cosiddetta "di mezza costa", resa inagibile a seguito di fenomeni franosi, che collega via Marina con la S.S.16 in un percorso di mezza costa a nord della linea ferroviaria (intervento n° 5 in figura).

Dalle attività di analisi sopra descritte si è giunti alla formulazione di una proposta progettuale infrastrutturale che accompagna il nuovo Piano Regolatore Portuale. Tale proposta intende legare la riorganizzazione degli spazi e delle funzioni del porto lato mare con le funzioni e le reti di trasporto lato terra sia a servizio della città di Ortona che in connessione con le reti di rango superiore sia stradali (autostrada A14) che ferroviarie.

Nello specifico, i principali interventi per lo scenario progettuale prevedono:

- l'adeguamento e ampliamento, come richiesto dal Gestore Sangritana, dei binari a servizio del molo nord, con conseguente ampliamento dell'area ferroviaria e riposizionamento del confine. Tale intervento, a cura del gestore ferroviario, è preso in carico dal PRP in termini di occupazione di suolo, al fine di:
 - da una parte di considerare gli spazi effettivamente disponibili per riconfigurare al meglio l'area portuale e soprattutto la viabilità di

accesso e di distribuzione evitando una sopravvalutazione delle aree pubbliche effettivamente disponibili;

- dall'altra di garantire adeguata capacità e flessibilità al nodo ferroviario che in futuro potrebbe svilupparsi, a differenza di quanto si è osservato negli ultimi anni, senza che vincoli di piano ne limitino la potenzialità;
- la realizzazione di un nuovo tratto stradale che collega il porto e via della Cervana in prossimità del faro di Ortona con la Strada Provinciale San Tommaso e la S.S.16. Tale connessione diretta fra il porto e la variante prevista alla S.S.16, che bypassa l'abitato urbano ed evita promiscuità di traffico pesante in alcune tratte ad interesse turistico, sarà da prevedersi nel medio-lungo periodo, in funzione del reale svilupparsi dei traffici del porto (cfr. Elaborato - Previsioni di traffico). Il PRP riporta l'itinerario proposto al fine di evidenziare il corridoio di inserimento della strada, senza uno sviluppo dettagliato, ma sufficiente a stimare parametricamente un costo approssimativo;
- il risezionamento e la rifunzionalizzazione dell'asse stradale di via della Cervana, attualmente caratterizzata da una funzione promiscua di servizio sia alle attività del porto che alla viabilità urbana. La riprogettazione e la riorganizzazione si rende fondamentale per mantenere la molteplicità di funzioni sopra descritte, separando nettamente il traffico ordinario dai flussi veicolari a servizio dell'area del porto. La nuova sezione comprende una carreggiata di due corsie al servizio del porto, un'altra adibita a viabilità urbana ed, infine, una pista ciclo-pedonale.

Nella Fig 10.7.2 è riportato lo schema degli interventi di piano nello scenario futuro, mentre nella Fig 10.7.3 si riporta la sezione tipo di via della Cervana

Infine sono stati valutati gli impatti sulla viabilità generati dai mezzi pesanti necessari per lo sbarco e l'imbarco della merce delle navi. Come dimostrato nell'elaborato specialistico, tale traffico non genererà criticità tali da compromettere la circolazione veicolare ordinaria. In particolare, nello scenario alto, conseguentemente alla riprogettazione di via della Cervana e alla realizzazione della bretella di servizio al porto sarà eliminata la promiscuità del traffico pesante del porto con quello turistico diretto al Lido dei Saraceni, con benefici anche per la sicurezza.

Fig. 10.7.2 Schema funzionale della viabilità: Scenario di Piano

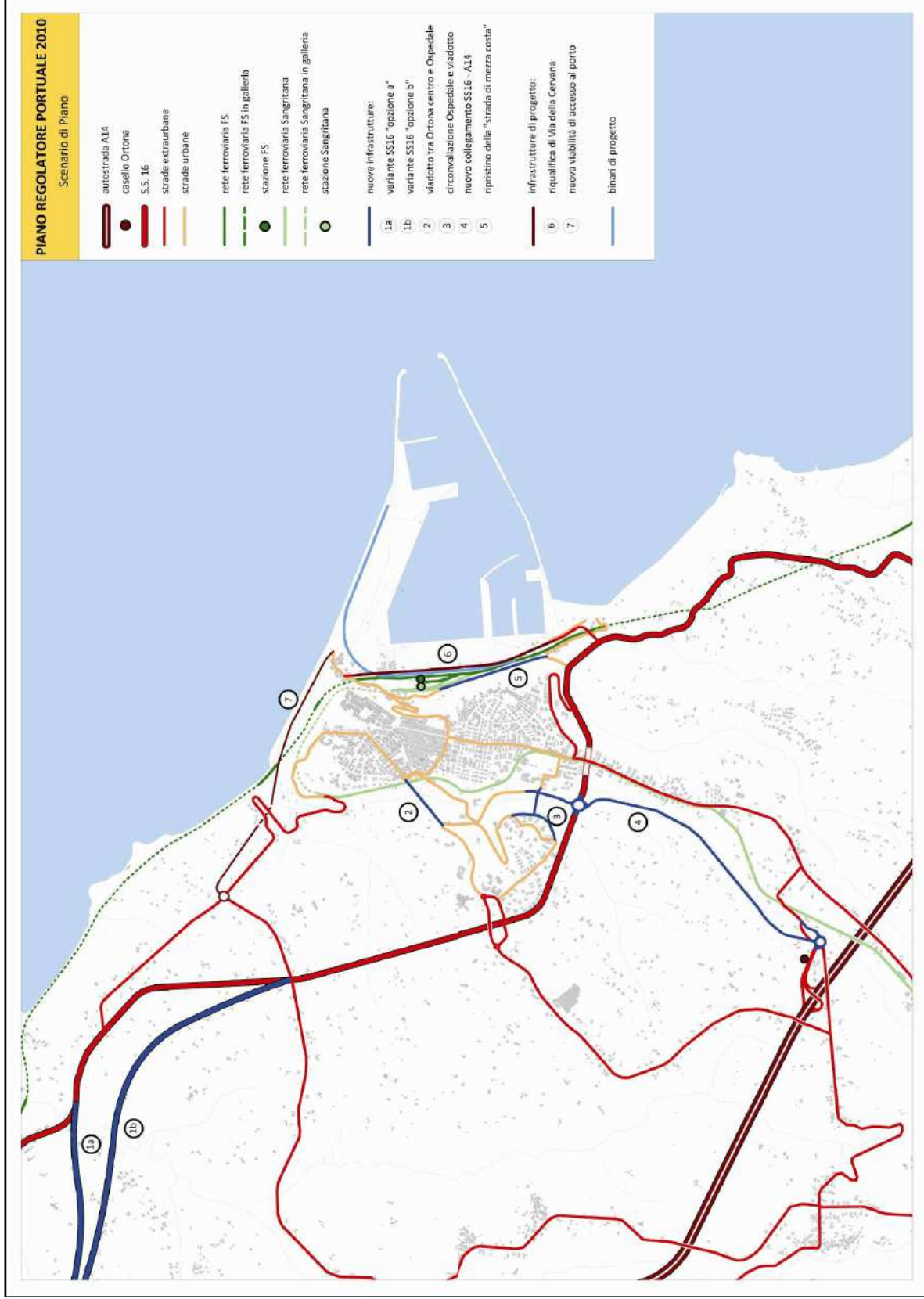
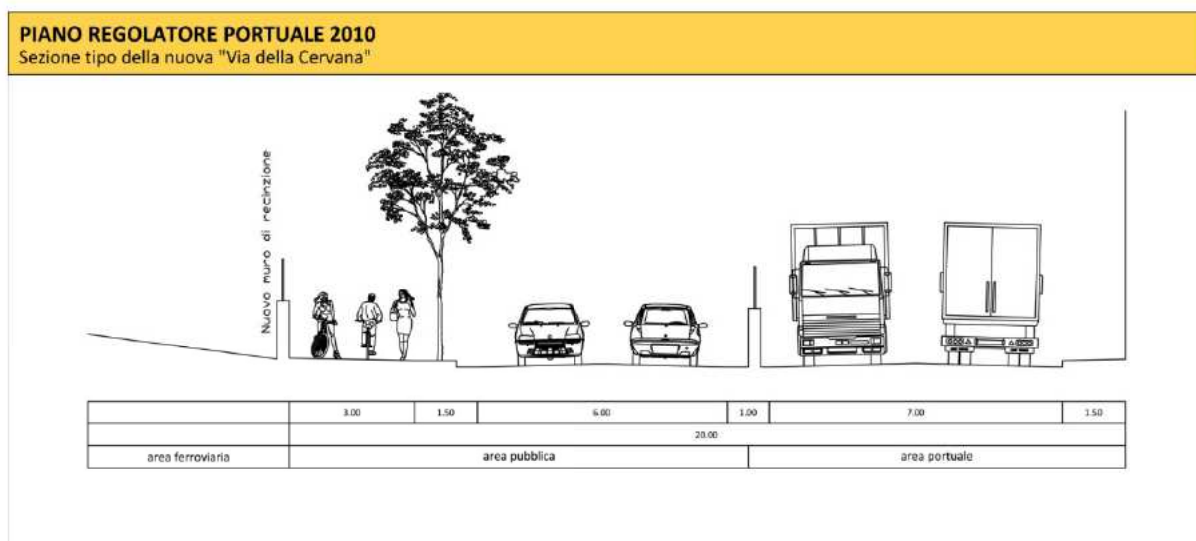


Fig 10.7.3 Sezione tipo della nuova “via della Cervana”



10.8 Analisi degli aspetti urbanistici

Il potenziamento e la razionalizzazione della portualità regionale sono tra le priorità indicate dagli strumenti di programmazione regionale:

- il Documento di programmazione economica finanziaria (DPEFR) redatto dalla Regione Abruzzo per il triennio 2009-2011 individua tra gli interventi infrastrutturali prioritari il potenziamento del Porto di Ortona indicandolo come “Casello dell’Autostrada del mare”;
- il Quadro di Riferimento Regionale (QRR) evidenzia che “le ipotesi di potenziamento degli scali abruzzesi meridionali (Ortona e Vasto) dovrebbero costituire oggetto di decisioni concordate a livello interregionale”; inoltre, nell’ambito dell’obiettivo specifico “Sistemi Insediativi – Sistema Urbano Chieti-Pescara”, individua tra gli interventi che si impongono con urgenza il “potenziamento del porto di Ortona”;
- la bozza (06/08) del Piano regionale di sviluppo (PRS) in materia di trasporti vede l’Abruzzo come regione di cerniera fra Tirreno ed Adriatico/Balcani/Medio Oriente e propone il Potenziamento del Porto di Ortona attraverso la realizzazione delle opere necessarie a potenziarne la fruibilità commerciale, valorizzando gli investimenti a tal fine già attuati o in corso di realizzazione nell’ambito dell’APQ Abruzzo PO–Porti;
- il Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT) (in corso di redazione) in riferimento al futuro sviluppo ed atteso ruolo del Corridoio Adriatico nel

contesto delle reti di trasporto transeuropee, profila per la portualità della Regione Abruzzo un ruolo primario di sponda per i collegamenti diretti con le regioni balcaniche, la Grecia, la Turchia ed il Medio Oriente, e di feeder per i porti di Gioia Tauro e di Taranto. Il PRIT auspica per il porto di Ortona - classificato come "porto locale" di interesse regionale - sviluppi 1) nell'ambito dei traffici previsti nel tratto di costa che intercorre tra Ancona ed i porti pugliesi, 2) nell'insediamento di linee transadriatiche a breve distanza per passeggeri, 3) nel mercato del trasporto container soprattutto come collegamento feeder con il mar Mediterraneo ed il mar Nero e i porti hub di Taranto e Gioia Tauro.

Il tema di Abruzzo regione cerniera con le reti trans europee e pan europee è sviluppato anche dal progetto Sea Bridge che ha come obiettivo globale quello di sviluppare e potenziare le reti di trasporto via mare connettendo la Regione Abruzzo alle più importanti reti paneuropee come il Corridoio V e il Corridoio VIII. Il progetto prevede la realizzazione di due interventi infrastrutturali (per il porto di Ortona si tratta del completamento funzionale della Stazione Marittima) e di uno studio di fattibilità, basato sull'analisi delle due direttrici Ortona – Ploce e Pescara – Bar, funzionale all'individuazione di interventi specifici che possano favorire il trasporto intermodale, accrescere i fattori di cooperazione tra la Regione Abruzzo e l'area transfrontaliera, favorire gli scambi di persone e merci, nonché potenziare la reciproca accessibilità ai servizi localizzati sui due versanti.

Le previsioni contenute nel Piano regionale paesistico (PRP) e nel Piano del demanio marittimo regionale (PDMR) enfatizzano il valore naturalistico e paesaggistico dei contesti naturali presenti nel litorale ortonese ed individuano nel territorio costiero ortonese aree di elevato pregio naturalistico e paesaggistico da sottoporre a regimi di tutela e valorizzazione (si ricorda che con DM 25 marzo 1970 la costa di Ortona è stata dichiarata di notevole interesse pubblico ai sensi della legge n. 1.947/1939).

Il Piano stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico "Fenomeni gravitativi e processi erosivi" (PAI approvato con DCR del 29/01/2008 verbale n.94/7), relativamente all'ambito territoriale che si estende da Punta Lunga a Punta di Acquabella, nella cui zona mediana ricade il sistema portuale di Ortona, contempla:

- nella carta della "Pericolosità da Frana" buona parte delle pendici a tergo del porto e lato nord del castello sono classificate come P3 "Pericolosità molto elevata. Aree interessate da dissesti in attività o riattivati stagionalmente";
- nella carta del "Rischio da Frana" le suddette pendici vengono classificate come segue; per quanto riguarda il costone a tergo del sistema portuale è classificato in

prevalenza come R2 cioè a “Rischio medio, per il quale sono possibili danni minori agli edifici e alle infrastrutture che non pregiudicano l’incolumità delle persone, l’agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche” i tratti marginali al piede e in sommità sono classificati come R4 cioè a “Rischio molto elevato” per il quale sono possibili la perdita di vite umane e lesioni gravi agli edifici ed infrastrutture, la distruzione delle attività socio economiche; per quanto riguarda il costone posto a nord del porto, delimitato a nord-ovest da Fosso Peticcio e su cui poggia l’abitato storico di Ortona sino al Castello Aragonese, è classificato in prevalenza come R1 cioè “Rischio moderato, per il quale i danni sociali ed economici sono marginali”, con una fascia marginale al piede del Castello e dell’abitato storico di Ortona classificato come R3 cioè a “Rischio elevato, per il quale sono possibili problemi per l’incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture”.

Il Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP approvato nel 2002 dalla Provincia di Chieti) all’art. 36 delle Norme Tecniche di Attuazione conferma la priorità programmatica per i porti commerciali di Ortona e Vasto e riprende il tema della valorizzazione delle risorse ambientali e naturalistiche della costa ortonese inserita nell’ambito del “Parco della Costa Teatina” di cui all’art. 8 della legge 93 del 2001⁵ (Cfr, Titolo III, NTA e Tavola A2).

Il nuovo piano regolatore generale (PRG), che dovrà essere approvato entro l’anno in corso, propone «Ortona come centro che trova il suo equilibrio sostenibile su una struttura policentrica tra attività apparentemente contrapposte che trova nel porto, nel settore vitivinicolo, nella grande industria, nel distretto Eni, nel turismo estivo e culturale religioso, nelle emergenze ambientali e paesistiche i suoi punti di forza. A livello urbanistico significa, da un lato, una visione infrastrutturale di grande respiro e, dell’altro, l’identificazione di nodi gravitazionali generatori di servizi, che risponda ad un policentrismo diffuso. Una città che sia capace di trasformarsi anche nelle sue parti cresciute secondo modelli edilizi meno qualificati, per realizzare in tutti i tessuti urbani uno standard di qualità urbanistica ottimale.⁶»

Il PRG adottato per la zona F2 “Porto commerciale industriale” rimanda al PRP e alla normativa vigente, l’intento proposto che si evince dall’art. 39 delle NTA è quello di «tendere a potenziare, valorizzare ed ottimizzare le strutture portuali esistenti in coerenza con la pianificazione e programmazione europea (corridoio adriatico), nazionale (autostrade del mare), regionale (QRR) e provinciale (PTCP)

⁵ La regione Abruzzo nelle more della definizione del “Parco della Costa Teatina” ha individuato con la legge 5/2007 il “Sistema di aree protette della costa teatina”. Si rimanda alla documentazione della VAS per ulteriori dettagli.

⁶ Pag. 9 della relazione generale del PRG adottato

anche per mezzo della realizzazione di grandi infrastrutture esterne alla zona portuale ma con essa funzionalmente connessa. Per tali previsioni è auspicabile una attività di co-pianificazione tra Comune e gli enti territorialmente interessati, eventualmente anche con il contributo di soggetti privati, al fine di ottimizzare le risorse economiche e professionali e l'integrazione con l'area urbana retrostante e più in generale con il territorio regionale».

Per le aree circostanti il porto il PRG prevede la seguente zonizzazione:

F1 parco urbano (F1.1 e F1.8). L'art. 38 delle NTA mostra come il parco urbano ai margini della città verso il mare «è concepito come un sistema unitario di verde attrezzato che si estende lungo tutto il fianco verso il mare dalla collina cui è collocata la città, si configura come scenario d'ingresso al porto e come luogo di connessione tra il mare e la città attraverso la creazione di spazi articolati ed attrezzati secondo ambiti unitari ».

F3 parco ferroviario FF.SS., Sangritana. Le NTA (art. 40) in base a previsioni di spostamento della stazione FFSS e di dismissione del tracciato ferroviario e relative infrastrutture della ferrovia Adriatico Sangritana spa, prevedono la creazione di parchi urbani attrezzati e centri direzionali a servizio della città e del porto.

F7 attrezzature per il turismo (art 44 NTA). Interessa gli ambiti costieri da sottoporre a progettazione urbanistica con l'intento di assicurare uno sviluppo integrato e coordinato dell'area costiera tra le zone del demanio marittimo e le zone retrostanti di proprietà privata al fine di assicurare uno sviluppo ecosostenibile del turismo e delle attività ricreative. Sono individuate 7 sottozone, quelle a ridosso del porto sono le zone F7.1 e F7.2. La prima corrisponde al lido Saraceni e le NTA prevedono che «dovrà essere effettuato un collegamento sul percorso che la FFSS dismetterà ... da questo nuovo percorso dovranno essere realizzati accessi pubblici al mare, in modo da creare un unico sistema viario che armonizzi manufatti turistici con l'ambiente naturale circostante, oltre al riutilizzo dei manufatti ferroviari esistenti, alla qualificazione e valorizzazione ambientale». La seconda, zona F7.2, copre invece l'area delle fornaci dove l'intervento è subordinato alla redazione di un piano attuativo di iniziativa privata con destinazioni d'uso quali: attività fieristiche, pubblici esercizi, attrezzature per il tempo libero, lo sport, lo spettacolo, la musica, strutture ricettive (alberghi e motel), attrezzature ricettive all'aperto, centri congressi.

F8 impianti sportivi pubblici e privati (art. 45 NTA).

FM10 zona faro rione marina (art. 36 NTA).

E' inoltre indicata la presenza di "corridoi ecologici" e del "parco territoriale" corrispondenti alla strategia di piano per la «tutela ed il recupero e riqualificazione delle risorse ambientali e del paesaggio, degli alvei dei fiumi, delle aree boscate, dei pendii collinari verso il mare, tra le quali sono comprese quelle individuate nel PTCP, visti in un unico sistema naturale e unità di riferimento per l'azione integrata di tutela e qualificazione che dal fronte mare penetra nell'entroterra collinare per mezzo di corridoi ecologici ⁷».

L'emendamento n. 10 allegato alla delibera del consiglio comunale di adozione del PRG propone due schede progetto ritenute strategiche per il futuro sviluppo della città: «1) il waterfront quale proseguimento della passeggiata orientale verso tutto il colle di Costantinopoli, 2) il mountainfront nella porzione delimitata dal perimetro ferroviario della Sangritana che, dal quartiere S. Giuseppe, lambisce il campus scolastico ed il campo sportivo».

Il Piano del demanio marittimo comunale (PDMC) riconosce e riconferma l'importanza ed il ruolo sovra-locale del sistema delle risorse naturalistiche ed ambientali esistenti nel territorio costiero di Ortona (1. Zona dei Ripari di Giobbe; 2. Zona di Torre Mucchia; 3. Zona di Acquabella; 4. Zona del Parco delle Dune, un immenso tratto di spiaggia libera, il Parco delle Dune, da assoggettare ad un particolare regime di valorizzazione e salvaguardia). Il piano prevede l'offerta di una variegata modalità di fruizione della costa (aree attrezzate, spiagge libere, spiagge in concessione per attrezzature balneari e posa numerica ombrelloni, ecc.) e si pone come obiettivi: la tutela e la valorizzazione delle risorse costiero e fluviale; il miglioramento delle reti infrastrutturali e dei livelli di accessibilità; il potenziamento dei sistemi delle centralità e dei servizi; la riorganizzazione funzionale delle concessioni demaniali anche in relazione alle vigenti normative del PDM regionale.

10.8.1 *La relazione città/porto e gli ambiti di trasformazione della città*

Il nuovo PRP, come si è visto, rimodula e riorganizza gli spazi portuali prevedendo anche una nuova viabilità di accesso e di servizio al porto. Al di fuori dell'ambito del porto-operativo sono rintracciabili gli ambiti urbani che più di altri saranno investiti dagli sviluppi della nuova realtà portuale. L'individuazione di tali ambiti tiene conto dello studio di fattibilità per la STU per la riqualificazione dell'area portuale nonché delle indicazioni contenute nel Piano Strategico Francavilla-Ortona (PS); in particolare del PS si richiamano le azioni proposte nell'asse strategico "Costa – La macroarea Ortona-Francavilla; bella e sostenibile" tra le quali vi è la riqualificazione dei waterfront che il PS traduce nella «riconessione tra il porto e la

⁷ Idem, pag 11

città tramite una funicolare ⁽⁸⁾, riqualificazione di via Cervana, riutilizzo del patrimonio edilizio dismesso (ex fornaci) e nell'utilizzo del tratto di Sangritana dismesso per collegare la città di Ortona alla stazione ferroviaria».

Gli ambiti nei quali si gioca la relazione città porto sono individuati in:

Ambito A - Lido Saraceni ed area dismessa ex fornaci. Una zona interessata dal rafforzamento del settore turistico previsto dal PRP per la parte sud della zona portuale (porto turistico, nuovo porto peschereccio, terminal passeggeri e croceristico). Il PRG adottato prevede per la zona delle fornaci un uso come attrezzature turistiche e lo studio di fattibilità per la STU già prevedeva l'ipotesi di una connessione funzionale (e spaziale) tra l'area dismessa, il lido Saraceni ed il porto. L'intero ambito, come suggerito anche nel citato SdF per la STU, si presta ad essere oggetto di una progettazione integrata rivolta all'avvio di un programma complesso di sviluppo turistico di Ortona. L'avvio del processo di sviluppo sarà favorito dallo spostamento del traffico pesante da e per il porto sulle nuove infrastrutture di viabilità che si collocheranno sull'ampliamento della diga nord del porto;

Ambito B – Via Cervana. La strada segna il confine dell'ambito strettamente portuale, si trova ad avere un nuovo ruolo nel sistema dell'accessibilità e del servizio interno del porto;

Ambito C - Area ferroviaria (stazione e binari FFSS e Sangritana). L'ipotesi di realizzazione di un nuovo binario per favorire le attività di imbarco e sbarco, richiede una trasformazione di tale ambito che risulta importante nel processo di costruzione di un rapporto città/porto anche in relazione alla riqualificazione della Via Cervana, al ripristino della strada di "mezza costa" e alle previsioni di PRG nell'eventualità di un processo di dismissione degli immobili ferroviari;

Ambito D - Zona Faro-dogana interessata dal nuovo accesso al porto a nord. La riqualificazione di tale area si impone non solo grazie alla previsione della nuova viabilità di accesso al porto da nord ma anche a seguito delle trasformazioni che interessano via Cervana. La progettazione urbanistica potrebbe prevedere anche il ripristino di un impianto di risalita da valutarsi come alternativa alla localizzazione nell'ambito A;

Ambito E - Collina tra la città ed il mare (Colle Saraceno, Colle del Castello, Colle Costantinopoli): luoghi non direttamente investiti dall'adeguamento del porto ma ambito attraverso cui passa "fisicamente" la relazione città/porto. La scarpata che

⁸ Rappresentata negli elaborati grafici in connessione diretta con l'area crocieristica e nautica, come alternativa rispetto alla localizzazione indicata nel piano di bacino provinciale che la prevede in connessione con la stazione ferroviaria.

separa la città dal mare e che presenta problemi di instabilità con frane frequenti è già oggetto di un progetto preliminare di riqualificazione ambientale, con ipotesi di parco e/o ortobotanico che potrebbe trovare maggiore forza con la previsione di realizzazione di un parco che ha nel reinserimento di essenze autoctone la sua peculiarità spingendosi fino ad ambire alla creazione di un contesto unico e di richiamo internazionale di esperti di botanica. L'idea del parco si completa con la riqualificazione del sistema di percorsi pedonali, aree di sosta e relax, punti di osservazione verso il mare ed il porto ed il proseguimento della passeggiata orientale esistente verso sud fino al porto turistico (il collegamento garantito attraverso il progetto di riuso delle ex fornaci).

10.9 Quadro finanziario degli investimenti e analisi socio-economica

Lo scopo dello studio specialistico è quello di presentare il quadro finanziario degli investimenti e l'analisi socio-economica riguardanti lo sviluppo per il porto di Ortona del piano regolatore 2010 (PRP-2010). In particolare, è fornita una valutazione dei costi finanziari di investimento in infrastrutture, suddivisi per tipo di opere, dei costi di gestione e della loro tempistica. La distribuzione negli anni dei costi del progetto è stata stimata in modo da rendere realmente percorribile la sostenibilità finanziaria dell'investimento previsto.

L'analisi socio-economica ha invece l'obiettivo di fornire una misurazione sintetica dell'impatto del progetto sulla collettività per quanto concerne quegli obiettivi sociali che si prestano a misurazioni monetarie. L'analisi socio-economica è stata poi supportata dalla descrizione qualitativa di ulteriori benefici e svantaggi del progetto meritevoli di attenzione, ma che non è stato possibile considerare nell'analisi poiché di difficile quantificazione.

Al fine di effettuare una valutazione corretta, è stato necessario costruire uno scenario "in assenza del progetto", rispetto al quale sono stati condotti i confronti per consentire di stimare le variazioni di costi e benefici per la collettività. Lo scenario di riferimento è stato assimilato alla situazione in cui è prevista per il porto di Ortona la realizzazione del piano regolatore vigente (PRP-1969). In tale ambito si è supposto che, in assenza del progetto, parte della domanda di merci prevista con la realizzazione del PRP-2010 devierebbe su porti concorrenti con conseguente variazioni anche delle percorrenze a terra.

I costi del progetto presi in esame sono quelli di realizzazione ed esercizio espressi in grandezze tali da rappresentare il reale sacrificio della collettività nell'impiego

delle risorse che vengono consumate. Di conseguenza, al fine di “tradurre” i costi finanziari in costi economici sono stati applicati opportuni coefficienti di conversione.

Per quanto riguarda gli effetti sulla domanda derivanti dalla realizzazione del progetto, sono stati analizzati due scenari alternativi di domanda per le varie categorie merceologiche movimentate: uno scenario pessimistico denominato scenario “basso” e uno ottimistico denominato scenario “alto”.

I benefici economici derivano dagli effetti prodotti, rispetto alla soluzione di riferimento, dal nuovo piano regolatore sui costi e tempi del trasporto merci sia per quel che riguarda le percorrenze lato mare che quelle su strada. Tali benefici sono rappresentati dalla variazioni di: il surplus del consumatore, il surplus del produttore, e le entrate nette dello Stato.

Nella teoria economica il surplus del consumatore è pari alla differenza tra la disponibilità a pagare dei consumatori di un certo bene o servizio, rappresentata dalla curva di domanda, ed il prezzo che essi effettivamente pagano per quel bene o servizio. Nel caso in esame, il surplus del consumatore riguarda gli utenti finali del servizio di trasporto merci, mentre il progetto produce degli effetti diretti solo sugli operatori di trasporto. Per il calcolo del surplus del consumatore, quindi, si è ipotizzato, dato il livello di concorrenza esistente, che la variazione delle tariffe pagate dagli utenti dei servizi di trasporto coincida con la variazione del costo generalizzato di veicoli pesanti e navi. Tale variazione è uguale alla somma della variazioni dei tempi di viaggio monetizzati e dei costi operativi.

Il surplus del produttore comprende le variazioni relative alle entrate e ai costi dei gestori delle infrastrutture di trasporto (porti e autostrade) considerati nel loro insieme.

Le entrate nette per lo Stato sono le variazioni di entrate fiscali a seguito della realizzazione del progetto. Ad esempio la variazione delle percorrenze prodotte dal progetto determina variazioni del consumo del carburante e delle relative accise per lo Stato.

A questi benefici sono stati aggiunti quelli relativi alla variazione dei costi ambientali e di incidentalità. Anche in questo caso la variazione delle percorrenze determina cambiamenti nelle quantità di emissioni di inquinanti dei mezzi di trasporto e nel numero di incidenti con conseguenti effetti sul benessere collettivo.

La stima di queste grandezze alle varie soglie temporali consente di costruire i flussi dei costi e dei benefici nel tempo. I flussi dei benefici e dei costi devono tuttavia essere ricondotti ad un orizzonte temporale unico, per evitare di confrontare come equivalenti costi e benefici che avvengono in tempi diversi. Al fine di comprendere se i costi (attualizzati) del progetto sono inferiori ai benefici prodotti (anch'essi attualizzati), e quindi se il progetto aumenta la ricchezza nazionale, gli indici di redditività utilizzati sono stati il Valore Attuale Netto Economico (per il cui calcolo è stato usato un saggio sociale di sconto pari al 5%) e il Saggio di Rendimento Interno Economico (rispettivamente VANE e SRIE).

Dall'analisi svolta emerge che la validità del progetto è legata alle condizioni di domanda delle merci movimentate. In una situazione ottimistica (scenario "alto") i risultati riguardanti gli indici di redditività possono considerarsi più che soddisfacenti: il Valore Attuale Netto Economico è pari a 102,1 milioni di Euro di benefici netti e il Saggio di Rendimento Interno è pari al 11,2%. In tale contesto di domanda il progetto aumenta il benessere collettivo con impatti positivi soprattutto sugli utenti finali dei servizi di trasporto e sull'ambiente, visto che il maggiore contributo al Valore Attuale Netto Economico è dato dal surplus del consumatore e dai benefici ambientali.

Allo stesso tempo, se gli effetti del progetto sui tassi di crescita della domanda non fossero elevati (scenario "basso"), i risultati degli indicatori di redditività risulterebbero negativi e, dati gli ordini di grandezza dei flussi di costi e benefici considerati, lontani dalle soglie di accettabilità minima (VANE = 0 o SRIE = 5%): il Valore Attuale Netto Economico è pari a -56,2 milioni di Euro e il Saggio di Rendimento Interno è pari allo 0%.

Anche se tra i due scenari "estremi" i risultati sono discordanti, è ragionevole affermare che il progetto ha buone possibilità di produrre benefici per la collettività. Le sensitività condotte, infatti, mostrano come la sostenibilità economica del progetto possa essere possibile anche in contesti di domanda meno ottimistici e non particolarmente diversi da quello più "cautelativo". Un elemento che emerge con chiarezza è che il progetto risulta valido con l'introduzione e sviluppo di un servizio ro-ro, anche in condizioni di domanda delle merci movimentate meno favorevoli. In alternativa si può ipotizzare una modulazione degli investimenti più estesa nel tempo rispetto alle ipotesi sviluppate, a rappresentare meglio la curva di crescita della domanda.

Le conclusioni derivate dall'analisi numerica sono inoltre supportate dalla presenza di benefici non direttamente monetizzabili, ma comunque rilevanti per la collettività

e che è ragionevole attendersi incrementino ulteriormente i vantaggi già considerati nell'analisi quantitativa.

In particolare, i benefici maggiormente significativi sono:

- L'ottimizzazione dell'orientamento ed organizzazione dell'imboccatura, avamposto e canale interno migliora le condizioni di navigabilità con benefici non solo in termini di operatività ma anche di sicurezza alla navigazione contenendo inoltre i fenomeni di "insabbiamento" ed i conseguenti oneri di dragaggio.
- La realizzazione delle opere foranee contribuisce a ridurre i costi altrimenti necessari per l'esecuzione di specifici interventi di realizzazione e manutenzione di opere di difesa della costa limitrofa.
- Le opere previste per la portualità turistica, che prevedono tra l'altro l'incremento dei posti barca, permettono migliori condizioni per il turismo e la conseguente crescita dell'attrattività del porto con benefici anche per le attività commerciali presenti nella zona.
- Il nuovo assetto planimetrico e la nuova destinazione d'uso degli ambiti portuali consentono di rimediare alle attuali improprie "commistioni" tra le distinte attività portuali (nautica da diporto, pesca, traffico mercantile – passeggeri), permettendo in particolare: una maggiore efficienza delle distinte attività portuali; migliori condizioni di controllo non solo per gli aspetti di "security" e "safety" delle attività portuali ma anche per le problematiche di controllo degli eventi di "inquinamento" sull'ambiente (ad esempio per le problematiche di "emissioni" in senso lato e di raccolta e smaltimento dei prodotti delle distinte attività).
- La realizzazione del nuovo asse di collegamento da nord previsto dal PRP-2010 assicura la completa disconnessione del traffico pesante afferente alle attività commerciali da quello cittadino e turistico ricreativo. Grazie alla deviazione del traffico pesante da e per il porto, con lo sviluppo del nuovo accesso da nord gli impatti positivi sulla città potranno comprendere:
 - La riqualificazione e valorizzazione a fini turistico ricettivi degli immobili della ex fornace;
 - La valorizzazione della zona lido Saraceni.
 - Lo sviluppo del porto turistico (e della pesca associata ad attività turistiche).
 - L'innescò di processi di riqualificazione e rivitalizzazione urbana ed ambientale anche nel quartiere e nelle pendici di colle Costantinopoli (parco pubblico).

10.10 Aspetti ambientali

Per quanto concerne la valutazione degli impatti “significativi” che l’attuazione del Piano Regolatore Portuale potrebbe avere sull’ambiente e sul patrimonio culturale si è fatto riferimento alla normativa vigente in materia di tutela ambientale ⁽⁹⁾ integrandola, per gli aspetti procedurali, con quanto disposto dalla normativa vigente in materia portuale ⁽¹⁰⁾.

Pertanto la proposta di Piano Regolatore Portuale è sottoposta alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) le cui fasi più salienti sono sinteticamente descritte nei punti seguenti.

1. Elaborazione del Rapporto Preliminare. Questo documento costituisce la base di riferimento con la quale il *Proponente* (Comune di Ortona) e l’autorità *Procedente* (Autorità Marittima – Capitaneria di Porto di Ortona) entrano in consultazione (preliminare) con l’autorità *Competente* (Regione Abruzzo) e gli altri soggetti competenti in materia ambientale al fine di:
 - i. formalizzare e concordare le modalità operative del procedimento amministrativo di VAS inerente il PRP di Ortona;
 - ii. definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale.
2. Invio del Rapporto Preliminare all’Autorità ed altri soggetti Competenti in materia ambientale per l’espletamento della fase di “consultazione preliminare” entro 90 (novanta) giorni.
3. Elaborazione del Rapporto Ambientale. Questo documento, redatto dal Proponente o dall’Autorità Procedente, è conforme alle disposizioni del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. (con particolare riferimento all’art. 13 comma 4 e relativo Allegato VI). Con la finalità di consentire una valutazione oggettiva ed esaustiva degli impatti significativi riconducibili agli obiettivi ed alle fasi attuative del PRP riporta altresì quanto altro richiesto e/o emerso in sede di consultazione preliminare con l’Autorità e gli altri soggetti Competenti in materia ambientale.
4. Formale avvio della Procedura di VAS. Sulla base delle disposizioni del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. (art. 13 comma 5 e art. 14 comma 1) l’avvio della procedura di VAS si formalizza con le seguenti “contestuali” azioni che competono all’Autorità Procedente:
 - i. Comunicazione della Proposta di PRP all’Autorità Competente, secondo le modalità concordate nella precedente fase di consultazione (preliminare). Questa comunicazione comprende gli elaborati della Proposta di PRP ed il Rapporto Ambientale (comprensivo della Sintesi non Tecnica dello stesso

⁹ Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale”, aggiornato al Decreto Legislativo 29/06/2010, n. 128 Publ. G.U. n.184, 11/08/2010 anche noto come “Testo Unico e/o Codice per la Tutela dell’Ambiente”.

¹⁰ Legge 28 gennaio 1994, n.84 “Riordino della legislazione in materia portuale”

rapporto e del Piano di Monitoraggio). Questa documentazione deve essere depositata anche presso gli uffici dell’Autorità Competente.

- ii. Pubblicazione di un avviso nel Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo della proposta di PRP e di avvio della fase di Consultazione Pubblica.
5. Fase di Consultazione Pubblica. Entro 60 (sessanta) giorni dalla pubblicazione dell’avviso (punto 4.ii) chiunque può prendere visione della proposta di PRP e del relativo Rapporto Ambientale e trasmettere entro lo stesso termine eventuali osservazioni (in forma scritta e comprensive di richieste di eventuali integrazioni e/o aggiornamenti o di ulteriori elementi conoscitivi e valutativi).
 6. Fase di Valutazione. Espletamento da parte dell’Autorità Competente delle attività tecnico-istruttorie finalizzate ad esprimere, entro 90 (novanta) giorni dalla scadenza dei termini di cui sopra, il parere motivato di Valutazione del Rapporto Ambientale.
 7. Trasmissione del parere motivato (unitamente al PRP, al Rapporto Ambientale ed alla documentazione acquisita in sede di consultazione) all’organo competente per l’approvazione del PRP (Regione Abruzzo);
 8. pubblicazione ed informazione della decisione finale ed avvio delle attività di monitoraggio attinenti l’attuazione del PRP.

Nella fase di predisposizione della proposta di Piano Regolatore Portuale di Ortona (2010) da parte del Gruppo di lavoro e di condivisione con il Comune e l’Autorità Marittima, è stato redatto il Rapporto Preliminare (cui si rimanda per i dettagli) che costituirà la base di riferimento per l’avvio della consultazione preliminare tra il Proponente e l’Autorità Competente in materia Ambientale.

Dall’analisi oggettiva della documentazione costituente la proposta (2010) del PRP di Ortona, allo stato attuale, emerge che l’ambito portuale rimane sostanzialmente confinato entro l’assetto planimetrico già contemplato dal PRP vigente (1969). Lo schema generale del PRP non insiste e/o interferisce direttamente con aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica anche nell’ottica dei possibili sviluppi che potrebbe avere la concreta istituzione e gestione del “Parco Nazionale della Costa Teatina”.

In particolare gli interventi di completamento delle opere foranee del porto previsti dalla proposta del PRP-2010 (prolungamento del molo sud e riqualificazione del molo nord) e di escavazione dei fondali possono essere attuati con il ricorso alle moderne tecnologie, nel campo dei lavori marittimi, che rispondono ai requisiti di sostenibilità ambientale nelle fasi sia di esecuzione che di esercizio. Inoltre la proposta di PRP-2010 dispone sostanzialmente una riorganizzazione dell’ambito portuale finalizzata ad eliminare le attuali conflittualità tra le molteplici destinazioni d’uso. Queste scelte strategiche ed obiettivi del PRP-2010 oltre ad essere dettate da

esigenze di sostenibilità economica e sociale, con importanti risvolti per gli aspetti di sicurezza e salute dell'ambito portuale, favoriscono innegabili ricadute positive anche per l'ambiente circostante.

In questo contesto si è previsto di contemplare e condividere con il Comune di Ortona, nell'ambito della proposta di PRP-2010, indirizzi ed azioni di riqualificazione ambientale degli spazi a terra, compresi quelli retrostanti l'attuale limite dell'ambito portuale, che contribuiranno significativamente a ridurre le attuali condizioni di impatto ambientale e potranno costituire un elemento di connessione fisica tra le riserve naturali di "Punta Acquabella" e "Ripari di Giobbe".

La previsione di riqualificare l'attuale assetto piano volumetrico degli edifici di pertinenza portuale assicurerà oltre ad una più razionale gestione degli spazi a terra ed un'ottimizzazione dei servizi portuali anche la possibilità di realizzare tipologie edilizie ecosostenibili a compensazione di edifici esistenti che per la vetustà delle tecniche costruttive e dei materiali impiegati a suo tempo e per l'attuale stato di conservazione nel medio termine (entro i prossimi 10 anni) dovranno essere comunque alienati o, volendo comunque mantenerne la disponibilità d'uso, dovranno necessariamente essere riqualificati e adeguati con costi sicuramente superiori rispetto ai benefici perseguibili.

In questa sede si ritiene che la proposta di PRP-2010 è indirizzata verso scelte di "mobilità sostenibile" favorendo in modo concreto la separazione dei flussi dei vettori terrestri comunque nel rispetto delle esigenze delle attività cittadine anche in previsione di un potenziamento dei flussi dei traffici connessi con le attività commerciali ed industriali del porto perseguendo il potenziamento della modalità "ferro-mare" e consentendo anche l'eventuale attuazione di un collegamento stradale da dedicare al traffico pesante su "gomma" senza gravare ed interferire con il traffico veicolare cittadino.

Attraverso la realizzazione di specifiche infrastrutture di collegamento dedicate (recupero del tracciato a mezza costa dell'originaria S.S. Adriatica, realizzazione della funivia ripristinando questo storico sistema di collegamento della città di Ortona con il sottostante asse ferroviario ed il porto) si prevede di favorire e potenziare le connessioni tra le attività afferenti al porto, in particolare quelle della nautica e della pesca, e quelle del soprastante complesso urbano di Ortona.

Nelle successive fasi di condivisione, integrazione ed approvazione della proposta di PRP-2010 si entrerà ulteriormente nel merito del suo livello di sostenibilità (ambientale-sociale-economico) proponendo, analizzando e valutando le tecnologie e metodologie esecutive e gestionali cui fare riferimento per perseguire gli obiettivi

di detto PRP con consumi significativamente contenuti delle risorse naturali e con inquinamenti sicuramente inferiori rispetto allo scenario attuale.

In particolare il Rapporto Ambientale e le fasi di consultazione e partecipazione connesse dovranno promuovere l'integrazione di obiettivi e criteri di tutela dell'ambiente all'interno del processo decisionale e di condivisione delle strategie di sviluppo e gestione del sistema portuale di Ortona. Operando in tal senso si concorderanno gli obiettivi e le metodologie di monitoraggio e le relative attività di partecipazione, valutazione e pubblicità che si dovranno effettuare nelle fasi di attuazione del PRP per quantificarne l'efficacia e/o individuare eventuali misure correttive.

ALLEGATO A

IPOTESI DI SCENARIO IN AMBITO PORTUALE

Tratto dallo “Studio di fattibilità per la costituzione di una Società di Trasformazione Urbana per la riqualificazione urbanistica dell’area portuale di Ortona, redatto dalla Soc. Ecosfera SpA per conto del Comune di Ortona” (2005)