

Estratto da "I consegna giugno 2005"

La definizione dei possibili Scenari prevede la investigazione degli elementi strutturali degli assetti relativi al Porto (intesi anche nella interazione città-porto).

Le idee forti

Le idee forti: far vivere la tre anime del porto

Il porto di Ortona presenta caratteri (banchine, fondale.....) sostanzialmente coerenti agli usi attuali e prospetticamente adeguabili in termini di opere strutturali con interventi di integrazione, completamento e potenziamento dell'impianto attuale.

Di contro i possibili assetti futuri del porto devono tener conto di una pluralità di usi, in parte già attivi e di altri la cui potenzialità ed integrazione deve essere opportunamente valutata.

Sono state analizzate diverse soluzioni che partono comunque dalla presenza delle tre principali attività: commerciale – peschereccia – turistica

Schemi di Assetto e Ipotesi di Scenario

Comune di Ortona

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

2

Si è valutato che ***l'attività commerciale*** oggi prevalente, deve poter contare su: - accessibilità separata:

- banchina prevalentemente laterale
- possibilità di separare merci solide da merci liquide

L'attività peschereccia per quanto in fase di contrazione richiede una continuità di svolgimento nel sedime tradizionale ed una relazionalità diretta con l'area cantieristica e con i collegamenti con la città.

Infine ***l'attività del porto turistico*** è oggi modesta quantitativamente e del tutto interigente con quella commerciale e peschereccia anche se localizzata in un ambito marginale.

L'obiettivo è quello di far convivere la pluralità delle attività esaminate, garantendo alle stesse una sostanziale autonomia funzionale (che non esclude però una dimensione sinergica).

Gli schemi di assetto possibili partono da una ottimizzazione dei rapporti spaziali che deve però tener conto sia dei temi

specifici prima delineati sia di una trasformazione delle strutture portuali primarie .

Questo ha comportato la selezione di tre principali alternative che vengono di seguito illustrate nei paragrafi 0 e 0.

Ai tre impianti funzionali corrispondono diverse soluzioni del sistema della mobilità che vengono illustrate nel paragrafo 0.

A queste tre alternative è in comune una fascia complessa che costituisce sia un filtro tra area portuale ed area urbana sia l'area nella quale si risolvono i problemi della accessibilità ai tre ambiti portuali, ma in questa fascia oggi prevalentemente occupata dai binari dello scalo ferroviario sono anche localizzate alcune attività complementari tipiche del retroporto quali – logistica, turismo, ricettività e ristorazione.

Questa fascia è caratterizzata peraltro da valori morfologici e di criticità elevate e su di essa si è incentrata in particolare l'attenzione dello studio assumendo come strategia progettuale quella di coniugare soluzioni strutturali con la possibile risoluzione della criticità presenti.

Trasformare le criticità in punti di forza

Dalle analisi effettuate (vedi allegato) emergono sia notevoli valori morfologici ed ambientali (Tavv. 3.1.1.1, 2, 3) sia areali di Degrado e Abbandono (Tav. 3.3.) che nella loro interazione con gli areali di Rischio (Tav. 3.4.1,2,3) determinano la criticità areali e o puntuali.

Di queste tengono conto le ipotesi progettuali proponendo da un lato opere "consapevoli" dei fattori critici e quindi della necessità della loro risoluzione (opere di consolidamento idrogeologico, nuova viabilità) e dall'altro opere di riqualificazione degli usi, con la previsione di nuove attività ricettive e ricreative.

In tal senso la zona di filtro assume (recupera) anche un ruolo di nuova relazionalità tra porto – e città.

Ci sono infine le numerose fratture sia dei tessuti insediativi che nelle reti ecologiche.

I criteri progettuali

Dall'insieme delle analisi (analisi sistema insediativo – armatura urbana / analisi tematismi - carta areali) si sono estratti alcuni criteri progettuali:

- o *separazione e integrazione*

Si ritiene opportuno assumere come criterio quello di una netta separazione delle attività commerciali, largamente prevalenti in termini di aree destinate, dalle attività turistiche probabilmente in incremento e da quelle pescherecce alle quali si vuole garantire una continuità di localizzazione, consapevoli della loro importanza nella immagine complessiva del porto.

Una separazione deve d'altro canto essere garantita anche tra porto e retroporto attraverso una individualità degli accessi controllati.

A queste separazioni funzionali deve altresì corrispondere una "integrazione" che può essere risolta solo con una risoluzione ottimale della mobilità generale di accesso (di penetrazione) di circolazione e di distribuzione.

- *accessibilità*

Elemento essenziale per il funzionamento del sistema del porto così come descritto risulta essere quello di una accessibilità diretta dalla viabilità di penetrazione, oggi costituita unicamente dalla S.p. Marrucina. La soluzione prevista comporta la sua sostituzione con una variante che dal casello della A14 arriva direttamente al porto con un percorso di fondo valle senza incroci a raso. La soluzione appare ottimale e su di essa dovranno essere innestati i sistemi circolatori e distributori locali dell'area del porto.

- *riqualificazione ambientale*

Le criticità territoriali ed ambientali precedentemente rilevate costituiscono elementi di negatività non solo per una fruizione normale dell'intera area con evidenti problemi gestionali, ma rischiano di interferire in termini sostanziali con gli obiettivi che la STU intende porsi relativamente ad una valorizzazione turistica di alcuni ambiti e più in generale per lo stesso sistema della accessibilità.

Si sono sviluppate in questo senso analisi preliminari relativamente alla realizzabilità di interventi di

riqualificazione ambientale e paesaggistica e di contenimento dei Rischi di maggiore consistenza (vedi in allegato lo studio di fattibilità geologica di supporto all'ipotesi di riapertura della ex s.s. n. 16 nel tratto compreso tra l'area portuale e l'abitato).

- *città e porto*

Ulteriore criterio progettuale di ordine generale è la riapertura di un rapporto interrotto tra città e porto, non tanto nella riproposizione di un water-front, non sostenibile in considerazione delle necessità di "separazione" prima sottolineate e connesse alla funzionalità commerciale del porto, quanto piuttosto nella individuazione di: punti di risalita pedonale e meccanizzata, ambiti di fruizione turistica fortemente caratterizzati attraverso il recupero dei manufatti in abbandono, integrazione del porto pescatori con quello turistico anche attraverso percorsi diretti e separati dalla mobilità commerciale.

Linee guida per il porto

Tenendo conto dell'analisi svolta e a seguito di vari incontri anche di tipo informale tenuti con i tecnici e gli amministratori del Comune, si è stabilito di procedere nell'individuazione di soluzioni alternative per lo sviluppo portuale nel rispetto delle seguenti "linee guida" che concordano con gli indirizzi elaborati dalla Regione nell'ambito dello studio sulla portualità richiamato in precedenza.

- 1) Mettere in sicurezza l'imboccatura portuale mediante la creazione di un adeguato avamposto che risolva sia i problemi connessi all'insabbiamento sia quelli relativi all'agitazione interna residua;
- 2) aumentare gli spazi a terra per consentire lo sviluppo sia del traffico container sia del traffico ro-ro e ro-ro-pax;
- 3) conservare le attività portuali presenti oltre a quella commerciale, riqualificando ed incrementando quella connessa al diporto nautico, migliorando le condizioni

operative dei pescatori e degli altri operatori presenti inclusi i cantieri;

- 4) spostare gli attracchi petroliferi in una zona isolata possibilmente in prossimità dell'imboccatura portuale per far fronte ad ovvie ragioni di sicurezza;
- 5) ripristinare la continuità tra la banchina nord e quella di riva;
- 6) separare fisicamente le differenti attività portuali al fine di evitare pericolose interferenze e per regolamentare gli accessi e di conseguenza aumentare gli standard relativi alla sicurezza;
- 7) migliorare la viabilità interna alla zona portuale.

Analisi delle possibili soluzioni alternative

Lo studio di soluzioni progettuali rivolte al superamento delle criticità individuate e nel rispetto delle linee guida progettuali è stato sviluppato in due fasi.

Nell'ambito della prima è stata eseguita una revisione dell'imboccatura portuale prevista dal vigente P.R.P., mentre la seconda è stata dedicata all'analisi di soluzioni alternative per l'assetto delle opere interne portuali.

Ottimizzazione dell'imboccatura portuale

Il P.R.P. vigente prevede una leggera asimmetria tra le due testate della nuova imboccatura portuale che consiste in un maggiore aggetto verso il largo della diga nord rispetto a quella sud. Tale asimmetria individua un canale di accesso, largo circa 180,0 m, ed orientato per 266°N (direzione di ingresso). L'esame dell'orientamento di tale canale in relazione al clima ondometrico direzionale ottenuto in prossimità dell'imboccatura portuale evidenzia i seguenti aspetti negativi:

- o la rotta di accesso risulta ottimale solo per la traversia di levante, mentre non lo è per quella di tramontana costringendo in questo caso le navi a navigare con moto ondoso e vento quasi al traverso mentre transitano per l'imboccatura portuale;

- o subito dopo l'ingresso nell'avamposto, le navi devono modificare la propria rotta di circa 22° effettuando una accostata a sinistra.

In una logica moderna di progettazione delle imboccature portuali, si cerca di rispettare il duplice criterio di assicurare una rotta di accesso il più possibile rettilinea e che formi il minimo angolo con le possibili direzioni del moto ondoso incidente, del vento e delle correnti presenti. Tenendo conto che nel sito in esame la direzione del moto ondoso può essere considerata pressoché coincidente con quella del vento e delle correnti, allo scopo di ottemperare a tale criterio, la soluzione ottimale è quella di ruotare la rotta di accesso verso nord di circa 22° (ottenendo una rotta in ingresso pari a 244°N) mantenendo inalterata la larghezza dell'imboccatura portuale e del relativo canale di accesso. In tal modo si elimina l'accostata a sinistra (in ingresso) e la rotta, che diviene perfettamente rettilinea e parallela alla giacitura della diga sud, risulta orientata quasi lungo la bisettrice tra le due traversie principali (levante e tramontana). Inoltre le navi, dopo essere transitata per

l'imboccatura portuale, hanno a disposizione un congruo spazio di arresto lungo circa 1,3 km.

Le variabili nell'assetto dell'area portuale

Il principale fattore che condiziona la disposizione delle opere interne portuali è costituito dalla localizzazione planimetrica dell'approdo turistico e del bacino peschereccio. Di conseguenza si possono immaginare tre soluzioni tipo:

- Soluzione tipo A – porto turistico e peschereccio a sud;
- Soluzione tipo B – porto turistico e peschereccio a nord;
- Soluzione tipo C – porto peschereccio a nord e porto turistico a sud.

La quarta soluzione possibile (porto peschereccio a sud e porto turistico a nord) non è stata presa in esame perché di fatto può considerarsi rientrante nelle soluzioni di tipo C.

Nei prossimi paragrafi si descrivono tali soluzioni cercando di evidenziare i vantaggi e gli svantaggi di ciascuna di esse.

Poiché il principale obiettivo del presente lavoro è quello di pervenire ad una proposta di sistemazione generale delle aree portuali (opere esterne ed opere interne) al fine di consentire sia all'Amministrazione Comunale di effettuare oggi le principali scelte strategiche e quindi di poter procedere con speditezza in futuro quando si dovrà occupare della redazione del nuovo PRP, sia di poter individuare eventuali spazi di azione della STU nell'ambito portuale che possano risultare sinergici con lo sviluppo futuro del porto, si avverte che le soluzioni di seguito descritte devono essere considerate indicative e quindi necessarie di ulteriori approfondimenti. Solo in una fase più avanzata del lavoro e in particolare nell'ambito della redazione del nuovo P.R.P. sarà possibile effettuare i necessari approfondimenti eseguendo tutti gli studi specialistici necessari e previsti per la redazione del P.R.P.

Tuttavia, nonostante tali avvertenze, si ritiene che il lavoro sviluppato in questa sede costituirà di fatto il "cuore" del nuovo P.R.P.

Prima di passare ad esaminare le soluzioni studiate, si evidenzia che quasi tutti gli schemi proposti prevedono la localizzazione del terminale per prodotti petroliferi nell'avamposto con indubbi vantaggi dal punto di vista sia della sicurezza sia del recupero di spazi interni al porto.

Le variabili nel sistema della mobilità

Considerate le soluzioni proposte per la struttura funzionale (Schema strutturale – ipotesi A, B, C) del porto sono state studiate le soluzioni possibili e ad esse coerenti relative al sistema della mobilità.

Tutte le soluzioni prevedono un percorso di penetrazione, costituito dalla variante al S.p. marrucina in corso di realizzazione così come basano la circolazione nell'area portuale su uno o più sistemi circolatori costituiti da grandi rotatorie che si sviluppano intorno all'area ferroviaria (con il

recupero della ex statale 16 e con l'utilizzazione della via cervara ad unico senso di marcia)

- *La prima soluzione* tiene conto delle proposte A e C (C1-C2-C3) e, in relazione alla ubicazione del porto turistico a sud (in continuità con porto pescatori e con o senza accesso separato), prevede una rotatoria intorno all'area delle fornaci di cui si prevede una riutilizzazione a fini turistici – ricettivi – ricreativi di queste soluzioni sono stati studiati i tracciati ed i profili per verificarne una fattibilità anche in relazione al recupero dell'area delle Fornaci a fini turistici.
- *La seconda soluzione* si riferisce alla proposta B relativa alla ubicazione del porto turistico a Nord in contiguità con il porto peschereccio e con la realizzazione di un lido artificiale contiguo al porto turistico. In questo caso si è ritenuto di dover prevedere un secondo accesso proseguendo la variante alla sp marrucina sino alla zona "scalo" lungo il Vallone S.Andrea. Resta invariata anche in

questa soluzione la macro-rotatoria per il porto commerciale del tipo però previsto per la soluzione 3.

- o *La terza soluzione* tiene infatti conto della proposta B e quindi della ubicazione a Nord sia del porto turistico che di quello pescatori ma non della necessità di un secondo accesso.

Soluzioni alternative per la disposizione delle opere interne portuali

Soluzione tipo A

Questa soluzione di fatto ricalca, migliorandola, l'impostazione del P.R.P. vigente. Il collegamento tra la banchina nord e quella di riva avviene mediante il tombamento dello specchio d'acqua adibito attualmente ai pescherecci. I pescherecci e le imbarcazioni da diporto vengono posizionati nello stesso bacino a sud del porto. Il nuovo bacino, completamente separato dal porto commerciale, possiede una imboccatura indipendente.

Sulla banchina di riva è stato posizionato indicativamente il terminale ro-ro.

Seguendo un suggerimento dell'Amministrazione Comunale, la soluzione prevede la realizzazione di un "distripark" (con questo nome modernamente si designa una area di deposito delle merci ove queste vengono opportunamente suddivise e manipolate per indirizzarle verso le varie destinazioni nel modo più razionale possibile, seguendo i criteri della "logistica" dei trasporti; nel distripark vengono svolte anche funzioni tipiche degli interporti, cioè la distribuzione delle merci fra i vari mezzi di trasporto terrestre) a nord del porto. Il nuovo terrapieno è localizzato tra la costa e le barriere parallele esistenti poste a protezione della linea ferroviaria e delle condotte per i prodotti petroliferi. Il distripark, che presenta una superficie di circa 15,5 ha, potrebbe accogliere anche l'attuale fascio di binari localizzato tra la banchina di riva e la falesia. In tal modo si potrebbe recuperare questa vasta area da riqualificare per usi portuali e/o cittadini.

I principali parametri che caratterizzano questa soluzione sono i seguenti:

- terminale petrolifero: superficie dello specchio d'acqua (esterno al canale di accesso) 17,0 ha; superfici a terra 1,9 ha;
- superficie dello specchio d'acqua destinato all'evoluzione delle navi che frequentano il porto commerciale 66,0 ha;
- superficie dei terrapieni disponibili per il porto commerciale (esclusa l'area recuperabile dallo spostamento del fascio binari) 51,0 ha;
- superficie del distripark 15,5 ha;
- superficie dello specchio d'acqua destinato ai pescherecci e al diporto nautico 11 ha;
- superficie delle aree a terra a servizio del porto turistico-pescherecci 9,5 ha.

Le superfici sopra indicate escludono quella relativa al canale di accesso localizzato nell'avamperto.

In totale si avrebbe una superficie a terra complessiva di circa 77,9 ha a fronte di specchi acquei di circa 94 ha

(escluso lo specchio d'acqua che accoglie il canale di accesso) con un rapporto terra/acqua pari a circa 0.83. Tenendo conto che le aree a terra attualmente disponibili ammontano a circa 26 ha, la soluzione proposta consente di triplicare tali aree.

Indubbiamente questa soluzione tende a privilegiare ed ad ottimizzare gli aspetti marittimi e portuali connessi al porto commerciale.

Il principale svantaggio di questa soluzione riguarda la delocalizzazione del porto pescherecci ed il conseguente riempimento della darsena storica del porto.

[Tav. Soluzione A]

Comune di Ortona

12

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

Schemi di Assetto e Ipotesi di Scenario

[Tav Soluzione E1.2.1]

Comune di Ortona

13

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

Schemi di Assetto e Ipotesi di Scenario

Soluzione tipo B

Con la soluzione B si propone l'accorpamento del porto turistico e del porto pescherecci a nord del porto commerciale. In particolare si realizza un nuovo porto turistico-pescherecci che include l'attuale bacino destinato alla pesca. Il nuovo porto è realizzato subito a nord del porto esistente, sfruttando anche in questo caso l'area compresa tra le barriere parallele, poste a difesa della ferrovia, e la costa. L'imboccatura del porto, del tipo a moli convergenti, contribuisce alla realizzazione della completa separazione tra il porto commerciale e la nuova struttura. A tergo dell'imboccatura del porto turistico-pescherecci è prevista una spiaggia assorbente la cui funzione è quella di dissipare completamente il moto ondoso incidente. Il nuovo marina e il bacino pescherecci, pur avendo l'imboccatura in comune, risultano tra di loro fisicamente separati assicurando quindi ai due tipi di utenza la necessaria autonomia.

A ponente del porto turistico è localizzata una nuova spiaggia artificiale protetta da pennelli a "T" realizzati

utilizzando in parte le barriere parallele esistenti. La spiaggia, posta in gran parte di fronte al tratto di ferrovia schermato dalla galleria, oltre alla riqualificazione del litorale, potrebbe svolgere, insieme al marina e alla darsena pescherecci, la funzione di attrattiva di un nuovo polo turistico da sviluppare nell'area.

Per quanto riguarda il porto commerciale, come nel caso della soluzione A, i pontili destinati al traffico petrolifero sono stati posizionati nell'avamposto. La continuità della banchina nord con quella di riva viene realizzata mediante l'allargamento del terrapieno esistente. Nella zona ove attualmente è localizzato l'approdo turistico, è localizzato un nuovo terrapieno il cui lato est avrà la funzione di assorbire il moto ondoso proveniente dall'imboccatura portuale. Il terminale ro-ro è stato posizionato anche in questo caso sulla banchina di riva.

I principali parametri che caratterizzano questa soluzione sono i seguenti:

- terminale petrolifero: superficie dello specchio d'acqua (esterno al canale di accesso) 20,6 ha; superfici a terra 2,8 ha;
- superficie dello specchio d'acqua destinato all'evoluzione delle navi che frequentano il porto commerciale 74,5 ha;
- superficie dei terrapieni disponibili per il porto commerciale 49,0 ha;
- superficie dello specchio d'acqua destinato ai pescherecci e al diporto nautico 10,2 ha (di cui 3,9 ha relativi alla darsena pescherecci e 6,3 ha relativi al porto turistico e all'imboccatura portuale);
- superficie delle aree a terra a servizio del porto turistico-pescherecci 12,3 ha (di cui 7,6 relativi al porto pescherecci e 4,7 al porto turistico);
- superficie della spiaggia artificiale circa 3,3 ha.
- Le superfici sopra indicate escludono quella relativa al canale di accesso localizzato nell'avamposto.

Le dimensioni del nuovo porto turistico-pescherecci sono più che sufficienti ad accogliere l'attuale flotta da pesca più circa 600-700 imbarcazioni da diporto ed i relativi servizi (inclusi i parcheggi).

In totale si avrebbe una superficie a terra complessiva di circa 64,1 ha a fronte di specchi acquei di circa 105,0 ha (escluso lo specchio d'acqua che accoglie il canale di accesso) con un rapporto terra/acqua pari a circa 0.61. Tenendo conto che le aree a terra attualmente disponibili assommano a circa 26 ha, la soluzione proposta consente di aumentarle di circa 2,5 volte.

Questa soluzione tende a privilegiare il "porto antico" e punta alla riqualificazione per fini turistico-balneari del litorale posto a nord del porto attualmente non utilizzato ed in condizione di evidente degrado ambientale e paesaggistico. Qualora si scegliesse questo tipo di soluzione, per puntare ad una "ricucitura tra porto e città", si dovrebbe pensare ad interventi di tipo urbanistico-arcitettonici da realizzare sul versante posto a nord della città di Ortona. Si evidenzia a tal riguardo che attualmente il collegamento

“visivo-paesaggistico” tra città e porto avviene quasi esclusivamente sul versante est della città per mezzo di una passeggiata panoramica molto apprezzata dai cittadini.

Un'ultima osservazione riguarda la non ottimale esposizione geografica del porto turistico-peschierecci e della relativa spiaggia artificiale. Infatti tale area, essendo esposta a nord-est, è caratterizzata sia da una rilevante esposizione ondamentrica sia da un irraggiamento solare non ottimale per lo sviluppo di attività turistico-balneari. Forse questa è una delle ragioni per cui questo tratto di costa, a differenza del Lido dei Saraceni, non è mai stato considerato dagli ortonesi di particolare interesse per la balneazione. Si evidenzia a tal riguardo che l'orientamento verso ovest della spiaggia dei Saraceni, risulta migliore sia dal punto di vista dell'insolazione sia dal punto di vista dell'esposizione ondamentrica, essendo protetta dalle opere foranee del porto esistente che garantiscono sulla spiaggia condizioni di mare calmo anche durante le frequenti mareggiate provenienti dal I quadrante, con indubbio vantaggio per la balneazione.

Seppure non ottimale dal punto di vista marittimo e portuale, questa soluzione garantirebbe comunque degli spazi congrui per lo sviluppo del porto commerciale.

[Tav Soluzione B]

Comune di Ortona

17

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

Schemi di Assetto e Ipotesi di Scenario

[Tav Soluzione E1.2.2]

Comune di Ortona

18

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

Schemi di Assetto e Ipotesi di Scenario

- lo spostamento del porto petrolifero nel nuovo avamposto.

In questo caso sono state elaborate quattro soluzioni, costituite da una soluzione base, indicata nel seguito C, e tre soluzioni, C1, C2, e C3, ciascuna pensata in variante rispetto alla C.

Con questo tipo di soluzioni, si è esplorata la terza possibilità per localizzare il porto turistico e quello pescherecci. Essa prevede in generale il mantenimento della situazione attuale (porto pescherecci a nord ed approdo turistico a sud) pur proponendo una serie di interventi rivolti a rispettare le linee guida progettuali. Tali interventi riguardano:

- la creazione di una imboccatura indipendente per il porto pescherecci che consente di realizzare, mediante un nuovo terrapieno, la continuità tra la banchina nord e quella di riva;
- la realizzazione di una nuova imboccatura anche per il porto turistico;

In tal modo i tre porti avrebbero ciascuno una imboccatura indipendente con un indubbio vantaggio dal punto di vista della navigabilità e di conseguenza della sicurezza. Tuttavia tra le tre imboccature quella meno felice, perché esposta alle mareggiate provenienti dal I quadrante, risulterebbe quella del porto pescherecci. Anche se questo aspetto non si ritiene di fondamentale importanza, poiché in occasione delle mareggiate citate i pescherecci avrebbero sempre la possibilità di trovare un rifugio estremamente sicuro nel porto commerciale dove si potrebbe riservare un'area da destinare all'ormeggio temporaneo delle imbarcazioni da pesca, si è pensato a come si potrebbe ovviare a tale problema. La soluzione C2 esplora tale possibilità, realizzando un canale di accesso alla darsena pescherecci parallelo al molo nord del porto commerciale. In tal modo il porto commerciale e quello pescherecci avrebbero l'imboccatura in comune. Il principale svantaggio di questa soluzione riguarda la difficoltà di localizzare nell'avamposto il terminale per prodotti petroliferi a causa della presenza del

canale di collegamento con la darsena pescherecci. Tuttavia tale inconveniente potrebbe essere superato realizzando i pontili per prodotti petroliferi di lunghezza inferiore rispetto a quelli previsti dalla soluzione C. Questa possibile variante, qualora risultasse di interesse, potrebbe essere sviluppata a livello grafico.

Comune di Ortona

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

20

Schemi di Assetto e Ipotesi di Scenario

[Tav. Soluzione C]

Comune di Ortona

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

21

Schemi di Assetto e Ipotesi di Scenario

Con la soluzione C1 si è immaginato di realizzare una sola imboccatura per il porto commerciale e per l'approdo turistico. Si ritiene che tale soluzione non si debba considerare migliorativa rispetto alle altre poiché, seppure offre il vantaggio per le imbarcazioni da diporto di poter usufruire di una imboccatura caratterizzata da una profondità dell'ordine di -12 m sul l.m.m. (e quindi pressochè priva di "down time"), lo stesso si può ragionevolmente affermare nel caso di imboccatura separata, essendo questa completamente schermata, dal molo sud del porto commerciale, dal settore di traversia principale. Per contro l'imboccatura in comune offrirebbe indubbi svantaggi dal punto di vista della sicurezza a causa dell'interferenza tra il traffico commerciale e quello da diporto.

Infine la terza soluzione esaminata, la C3, prevede la realizzazione del bacino pescherecci completamente al di fuori dell'attuale area portuale. Il vantaggio di questa soluzione riguarda la possibilità di poter creare lungo il molo nord una banchina perfettamente rettilinea lunga quasi 1,0 km.

Come evidenziato nella soluzione C, tutte le soluzioni esaminate potrebbero consentire la riqualificazione del litorale posto a nord del porto mediante la realizzazione di una spiaggia artificiale, simile a quella ipotizzata per la soluzione B.

Con riferimento alla soluzione base C, i principali parametri che la caratterizzano sono i seguenti:

- terminale petrolifero: superficie dello specchio d'acqua (esterno al canale di accesso) 20,6 ha; superfici a terra 2,8 ha (le aree occupate dal terminale petrolifero sono le stesse di quelle relative alla soluzione B);
- superficie dello specchio d'acqua destinato all'evoluzione delle navi che frequentano il porto commerciale 66,5 ha;
- superficie dei terrapieni disponibili per il porto commerciale 32,0 ha;
- superficie dello specchio d'acqua destinato ai pescherecci 3,6 ha;

Comune di Ortona

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

22

- superficie delle aree a terra a servizio del porto pescherecci 9,8 ha;
- superficie dello specchio d'acqua destinato all'approdo turistico 9,5 ha;
- superficie delle aree a terra a servizio del porto turistico 10 ha;
- superficie della spiaggia artificiale circa 5,8 ha.

Anche in questo caso le superfici sopra indicate escludono quella relativa al canale di accesso localizzato nell'avamposto.

In totale si avrebbe una superficie a terra complessiva di circa 54,6 ha a fronte di specchi acquei di circa 100 ha (escluso lo specchio d'acqua che accoglie il canale di accesso) con un rapporto terra/acqua pari a circa 0.55. Tenendo conto che le aree a terra attualmente disponibili assommano a circa 26 ha, la soluzione proposta consente di aumentarle di circa 2,1 volte.

Complessivamente rispetto alle altre soluzioni, la C è quella che privilegia di meno il porto commerciale rispetto a quello

turistico e a quello peschereccio ed è quella caratterizzata anche dal minor rapporto terra/acqua. Tuttavia essa offre l'indubbio vantaggio di rispettare le attuali localizzazioni del bacino pescherecci e di quello turistico, pur consentendo un discreto sviluppo del porto commerciale.

[Tav Soluzione C1]

Comune di Ortona

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

[Tav Soluzione C2]

Comune di Ortona

25

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

Schemi di Assetto e Ipotesi di Scenario

[Tav Soluzione C3]

Comune di Ortona

26

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

Schemi di Assetto e Ipotesi di Scenario

Costi

In questa fase del lavoro risulta prematuro parlare di costi in termini assoluti poiché un calcolo economico presupporrebbe lo sviluppo dei necessari approfondimenti progettuali (disegno di sezioni tipo, definizione dei volumi di dragaggio, scelta delle modalità costruttive, ecc) che da una parte esulano dall'obbiettivo principale del presente lavoro, che riguarda la scelta delle linee di sviluppo del porto, e che dall'altra presuppongono la conoscenza di numerosi parametri progettuali oggi non ancora disponibili.

Tuttavia, poiché il fattore costo in generale rientra tra i fattori oggetto di comparazione tra soluzioni alternative, si ritiene che una stima parametrica dei costi, sufficiente per paragonare le varie soluzioni, possa essere effettuata sulla base dei parametri geometrici forniti nei paragrafi precedenti.

A tal riguardo si evidenzia in primo luogo che tutte le soluzioni esaminate presentano grossomodo lo stesso costo per quanto riguarda le opere foranee destinate alla

realizzazione dell'avamposto. Pertanto tale costo costituisce un'invariante tra le soluzioni esaminate. Qualora si volesse stimare in modo grossolano il valore assoluto del costo di queste opere, si può fare riferimento al costo dell'opera foranea in corso di realizzazione (i primi ottocento metri del molo nord costano circa 16 Ml di Euro), tenendo conto che complessivamente rimangono da realizzare circa 1400 m di dighe per completare l'avamposto su fondali mediamente superiori rispetto a quelli interessati dalle opere in fase di realizzazione.

Per quanto riguarda le opere interne portuali i costi parametrici possono essere desunti sulla base delle superfici conquistate al mare. In tal modo si può affermare che la soluzione più costosa è la A seguita dalla B ed infine dalla C. Inoltre si può affermare che in termini percentuali la differenza di costo tra la soluzione A e la B è di circa il 20%, tra la A e la C è di circa il 50% mentre tra la B e la C è di circa il 25%. Si tratta di differenze non particolarmente rilevanti per lo sviluppo di un porto commerciale.

Comune di Ortona

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

Per quanto riguarda i costi del solo porto turistico, si può affermare che la soluzione più costosa è sicuramente la B, mentre la soluzione C è sicuramente la più economica. Se però si fa riferimento al costo complessivo del porto turistico e del porto pescherecci, la soluzione sicuramente più vantaggiosa è la A la quale non prevede la realizzazione di nuove opere foranee.

condizioni di fruibilità, quali disponibilità di aree a terra e banchine, accessibilità al porto da terra e da mare (fondali).

In sintesi i dati quantitativi possono essere così riassunti:

- il traffico *ro-ro* può far registrare volumi oscillanti fra i 974 mila ton/anno ai 790 mila ton/anno,
- il traffico *container* può far registrare una domanda complessiva oscillante fra i 10.100 Teu/anno ed i 8.500 teu/anno.

Tali numeri non sono però sufficienti, se non attraverso opportuni approfondimenti, ad indirizzare la progettazione del porto commerciale. In particolare ciò accade a causa l'attuale assenza sul porto di domanda/offerta per le tipologie di traffico ipotizzate. Quello che comunque emerge è la possibilità di dare avvio, confortati dai dati numerici, ad un processo di collocazione del porto di Ortona su un mercato in crescita ed in evoluzione, con buone possibilità di successo, costruendo quasi totalmente *ex novo* ed implementandolo nel tempo il suo paniere di interlocutori: clienti e linee.

Le coerenze complessive

Le analisi condotte su basi econometriche circa il potenziale sviluppo le porto di Ortona, particolarmente prudenziali e condotte secondo ipotesi conservative, hanno prodotto delle buone prospettive di traffico sull'area di riferimento. Occorre ricordare che le analisi hanno supposto la presenza di

Comune di Ortona

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

La definizione della STU comporta due ordini di verifiche che derivano da valutazioni di **coerenza** e di **compatibilità** relative agli assetti strutturali proposti.

Uno strumento centrale per la **valutazione di compatibilità** è la carta della sostenibilità di cui alle pagine precedenti ed essa si esprimerà in relazione agli areali di vincolo ma anche ai regimi di intervento che ne costituiscono i contenuti. La sua utilizzazione, come si è detto non è di tipo prescrittivo o regolativo ma di natura argomentativa e si svilupperà essenzialmente nella seconda fase dello studio quando le diverse soluzioni strutturali si saranno sedimentate in specifiche dimensioni progettuali. Di contro la conoscenza già in questa fase degli areali "critici" e della loro natura consente di orientare le soluzioni proposte in una sfera di compatibilità ma anche, come si è detto di integrazione.

La **valutazione di coerenza** si articola in due momenti: uno applicato alla coerenza "interna" che viene sviluppato in questa fase e l'altro applicato alla coerenza "esterna" rispetto agli altri sistemi di pianificazione e programmazione

interagenti e che si rapporta anche con la valutazione di compatibilità.

La coerenza interna viene pertanto intesa come la rispondenza dei diversi assetti proposti (sol. A, B, C, e loro interazioni con soluzioni del sistema della mobilità) ai criteri generali che sono stati assunti:

- accessibilità,
- separazione – integrazione funzioni,
- riqualificazione ambientale.

Questi criteri vengono verificati in termini di "essenzialità" delle risposte prestazionali delle diverse soluzioni ma anche in riferimento alla loro "incrementabilità" cioè alla loro possibilità di pervenire ad una più ampia (e ovviamente complessa) risposta prestazionale in tempi e fasi successivi, garantendo comunque nella fase di avvio le prestazioni minime.

In particolare si ritiene che le soluzioni integrate (porto+ mobilità) rispondano in maniera crescente (incrementale) a diversi livelli di prestazioni relative alla accessibilità, da un

minimo corrispondente alla sol. A ad un massimo corrispondente alla sol (3 ma che esse siano tutte coerenti nella loro funzionalità interna.

Resta ovviamente da verificare il loro raccordo con gli altri sistemi di pianificazione e programmazione che sono peraltro in via di ridefinizione (PRG-PRP, etc.)

In analogia rispondono in diverso modo alle esigenze prestazionali relative alla separazione delle funzioni (accesso, controllo) ed alla loro dimensione relativa (superfici porto) le soluzioni prospettate: più complesse ma da rinviare ad un approfondimento progettuale, appaiono le corrispondenti prestazioni relative alla integrazione delle parti "separate" da raggiungere attraverso specifiche soluzioni delle modalità dei collegamenti

Resta infine il tema della riqualificazione ambientale che si è postulato come centrale per la verifica di coerenza delle soluzioni proposte

Si possono considerare ovviamente più coerenti le soluzioni che attraverso le opere previste consentano un maggior grado di "riqualificazione", intesa come:

- riduzione degli areali di abbandono e degrado
- riduzione degli areali di rischio
- riduzione degli areali di conflittualità

In questo senso le specifiche azioni relative al consolidamento idrogeologico delle aree interessate dalla ex ss 16, il recupero dell'area delle Fornaci e infine la rinaturalizzazione del fosso Saraceni appaiono come elementi qualificanti le diverse soluzioni e la loro integrazione con gli interventi STU comporta una maggiore o minore coerenza interna degli stessi.

Sotto tali premesse, una logica *imprenditoriale* suggerisce di procedere ad una valutazione degli scenari alternativi secondo un duplice schema:

1. di coerenza interna,
2. di implementabilità e flessibilità nel tempo.

La coerenza interna è determinata dalla capacità dello schema proposto di ottemperare alle diverse istanze di carattere tecnico-portuale, ma anche tecnico-urbanistico.

Alcuni dei criteri esposti nei paragrafi precedenti, fra le Idee Forti che hanno guidato la stesura delle alternative, non si declinano nei vari Scenari, ma ne costituiscono una invariante, così è per:

- Mettere in sicurezza l'imboccatura portuale
- Spostare gli attracchi petroliferi in una zona isolata
- Ripristinare la continuità tra la banchina nord e quella di riva

Così è anche per l'accessibilità al porto e la razionalizzazione degli accessi e della viabilità interna, ma poiché i diversi Schemi sul porto, possono implicare diversi interventi nella fascia intermedia fra porto ed abitato, la valutazione non sarà mirata alla restituzione di quanto lo Scenario corrisponda all'obiettivo/criterio, ma a quanto può stimarsi oneroso ed impegnativo il raggiungimento dell'obiettivo.

Sono quindi elementi di valutazione:

- Separazione fisica delle differenti attività portuali;
- Incremento degli spazi a terra per il porto commerciale;
- Potenziamento delle attività diportistiche;
- Miglioramento delle condizioni operative dei pescatori;
- Razionalizzazione e miglioramento della viabilità interna alla zona portuale.
- Accessibilità;
- Riqualificazione ambientale;
- Rapporto città e porto;

Soluzione A

La Soluzione A presenta una commistione (comunque compatibile), fra aree dedicate al diporto ed aree dedicate alla pesca, con un imboccatura unica nello specchio, posto a

meridione, ricalcando l'attuale collocazione della nautica da diporto, specchio d'acqua che risulta, però indipendente da quello commerciale.

L'assetto ipotizzato sicuramente privilegia il porto commerciale, che così disporrebbe di uno spazio acqueo pari a circa 66 ha e di uno monte aree a terra, grazie alla disposizione del distripark, pari 66,5ha, per un rapporto acqua/terra pari a 1. Il peso degli spazi a terra commerciali appare per una prima fase di avvio del porto ed allo stato attuale delle verifiche ed indagini dello Studio, alquanto sovradimensionato.

Risulta contratta, coerentemente con la prospettiva di riduzione delle attività di pesca, la disponibilità di aree per il porto pescherecci e l'approdo turistico, le cui attività vengono razionalizzate in 11 ha a mare e 9,5 ha di terra. Più del puro dato dimensionale, l'elemento di maggiore debolezza risulta essere l'imposizione della delocalizzazione dei pescherecci in commistione con il porto turistico in uno spazio relativamente ridotto.

La razionalizzazione della viabilità interna non trova sostanziali differenze fra i diversi scenari. Nella distribuzione complessiva e nei rapporti con l'utenza e l'abitato, la riduzione ad un unico polo della nautica da diporto e dell'approdo per i pescherecci, avvantaggia la funzione turistica perfettamente coerente con la collocazione in adiacenza con il lido dei Saraceni. Proprio il rapporto con la spiaggia adiacente e la relativa istanza di balneazione implica la necessaria particolare attenzione alle norme ambientali ed alla qualità delle acque. Particolare attenzione deve essere posta all'elemento ambientale e di salvaguardia nella realizzazione del distripark anche in ragione della localizzazione su un ambito (anche in massima parte con opere a mare) di conflittualità (cfr. tav. A3.6). Gli opportuni approfondimenti progettuali potranno individuare le singole soluzioni capaci di trasformare una criticità in una ricchezza per il progetto.

Lo Scenario presenta un elemento di criticità (rischio) nelle dimensioni di intervento sul porto commerciale, dimensioni

che non sono ad oggi verificabili come istanze prodotte dalle analisi di mercato; presenta altresì il vantaggio di poter essere implementato per stadi di avanzamento successivi, articolati nel tempo, con intervalli anche lunghi, tali da permettere la verifica del mercato e delle necessità di spazi oltre che di servizi ed accessibilità. La possibilità, infatti, di differire la realizzazione segnatamente del distripark, ma anche del riempimento del porto pescherecci, permette di progettare tale area in base alle ottimizzazioni possibili sia in tema di servizi sia in tema di accessibilità (su gomma e su ferro).

Soluzione B

La Soluzione B presenta, come la Soluzione A un'unica imboccatura per la nautica da diporto e la flotta peschereccia. Si crea a nord dell'area di studio, un polo turistico-peschereccio, in cui gli specchi d'acqua risultano separati ma l'ingresso unico. Tale scelta privilegia l'aspetto turistico dedicandogli un'area indipendente, si contrae, rispetto al caso precedente il porto commerciale con 74,5 ha

di specchi d'acqua e 49 ha di spazi a terra, con un rapporto acqua/terra di circa 0,65. Nel complesso lo spazio dedicato alle altre attività portuali non è fortemente aumentato, con 10 ha (di cui 6,3 dedicato all'approdo turistico) in acqua e 12 a terra (di cui 4,7 per il porto turistico), quello che viene privilegiato è la creazione del polo turistico a nord, con la possibilità di realizzare anche una spiaggia artificiale.

In tale ipotesi le aree oggi portuali sarebbero quasi interamente dedicate al porto commerciale, annullando i problemi di organizzazione dei flussi interni di diversa origine, mentre la viabilità esterna potrebbe, per l'intera lunghezza dell'attuale porto, distribuire i mezzi commerciali al porto. L'area turistico-peschereccia potrebbe essere servita da una doppia accessibilità, quella generata dalla rotatoria ipotizzata nella fascia di transizione (orientata nord-sud) fra il porto e l'abitato, e più ad ovest dall'ipotizzabile prolungamento della bretella autostrada A14/SS 16. Lo schema, inoltre, permetterebbe la permanenza dell'area pescherecci nella collocazione attuale, valorizzando l'intorno nord.

Le ipotizzabili criticità generate dalla collocazione a coprire il margine di un'area di conflittualità, potranno essere risolte da una progettazione attenta.

Il rapporto con la città, in questa ipotesi, soffre della scelta di dedicare al porto commerciale l'intero fronte est, che "naturalmente" funge da mediazione, separazione ed integrazione fra il porto e la città alta, dedicando al polo turistico un'area di sicuro fascino ma anche qualche difficoltà di percezione dall'alto dell'abitato ed una non perfetta collocazione ambientale.

La mancanza di flessibilità ed implementabilità per parti costituisce sicuramente uno dei maggiori fattori di rischio della soluzione B.

[Soluzione C \(C1, C2, C3\)](#)

La Soluzione C, nelle sue diverse declinazioni, prevede una completa separazione di tutte le funzioni, rinunciando all'accorpamento del turistico e del peschereccio in un unico

polo, mantenendo le due funzioni rispettivamente a sud ed a nord del porto commerciale.

Le aree disponibili per il porto commerciale fanno segnare un rapporto mare/terra pari a circa 0,5, sicuramente molto inferiore alla Soluzione A. La sostanziale permanenza del porto turistico e del peschereccio sugli attuali sedimi appare sufficiente a soddisfare le attuali (e prefigurabili a breve) esigenze. Tale soluzione permette comunque di non avere interferenze interne dei traffici, mentre la viabilità esterna potrebbe soffrire, come il complessivo rapporto con l'abitato, della separazione fra i due porto non commerciali. L'approccio alquanto conservativo fa sì che non vi siano sostanziali cambiamenti rispetto alle attuale configurazioni, a meno di quelli "di base" ed imprescindibili di razionalizzazione e valorizzazione.

Per la soluzione individuata si può osservare come quello che è in assoluto un punto di debolezza, l'essere "minimale" negli interventi e piuttosto conservativo, è di fatto il suo maggiore punto di forza, permettendo nel tempo le realizzazioni di cui

alla Soluzione A o sue variazioni che nel tempo si rendessero necessarie.

Nel complesso, quindi, se le due soluzioni A e B sono di lungo termine, la C, di breve-medio periodo potrebbe essere quella preferibile per intervenire in una condizione di limitate certezze.

Comune di Ortona

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

Caratteristiche generali delle società di trasformazione urbana

Finalità e modalità operative

Per quanto attiene, in particolare, alle finalità perseguibili attraverso lo strumento in esame va detto, *in primis*, che l'art. 120 non entra nel dettaglio delle possibili modalità operative della società limitandosi a stabilire che le STU procedono alla acquisizione, trasformazione e commercializzazione degli immobili individuati con apposita delibera di consiglio comunale.

Inoltre, in mancanza di una precisa definizione normativa di "trasformazione urbana", tale nozione, secondo parte della dottrina, andrebbe intesa nel senso più ampio, così da potervi includere ogni attività urbanistico-edilizia, in particolare: *"dall'attività di urbanizzazione, a quella di recupero del patrimonio edilizio esistente, a quella di*

Il Quadro Conoscitivo Giuridico Amministrativo

Comune di Ortona

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

*realizzazione di nuovi insediamenti residenziali o produttivi, a quella, infine di edificazione di opere pubbliche.*⁴

Dunque, l'unico limite sarebbe costituito dal fatto che deve trattarsi di interventi previsti dagli strumenti urbanistici generali vigenti, anche se questo punto, come vedremo, si presenta controverso.

Per quanto riguarda la tipologia d'interventi che le STU possono realizzare, un primo riferimento è rappresentato dalla Circolare del Ministero dei LLPP dell'11 dicembre 2000. Essa infatti stabilisce che l'utilizzazione di uno strumento come la STU, sarebbe idoneo per aree caratterizzate da:

- *"insediamenti che [...] richiedono interventi di ristrutturazione urbanistica nettamente prevalenti su quelli di ristrutturazione edilizia e di restauro;*
- *aree caratterizzate da una particolare discontinuità qualitativa non emendabile attraverso interventi puntuali o come sommatoria di interventi singolari."*

⁴ G.PAGLIARI- Le società di trasformazione urbana, in *Riv. Giur. di Urbanistica 1998*

Comune di Ortona

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

E in ogni caso, l'intervento tramite la STU "...si attaglia alle seguenti operazioni, a prescindere dalle caratteristiche delle aree interessate":

- *"interventi di particolare complessità e valore economico, per i quali l'amministrazione pubblica intende associare alla propria iniziativa partner privati non solo allo scopo di apportare capitali integrativi a quelli pubblici, ma anche per giovare di provate e qualificate esperienze per la gestione economica dell'iniziativa;*
- *azioni di ricomposizione e ricucitura del tessuto urbano contestuali alla realizzazione di opere infrastrutturali complesse anche a sviluppo lineare (ad esempio nuove linee di trasporto o ristrutturazioni di linee esistenti, nuovi impianti viari, ecc.)."*

Infine, nella Circolare, si sostiene che: "sono da ritenere non opportune le ipotesi di intervento su aree libere e cioè di espansione edilizia, per le quali la vigente disciplina urbanistica già predispone strumenti specifici" né vi sono

“motivazioni sufficienti per quegli interventi di riqualificazione della città consolidata, conseguibili con il semplice ricorso ad una appropriata disciplina urbanistica”.

Un secondo riferimento in merito, è invece costituito dalle esperienze maturate sul campo. Ad oggi, infatti, sono diverse le STU già operative sul territorio nazionale² e, sintetizzando, si può affermare che gli interventi posti in essere fino ad ora abbiano riguardato principalmente:

- insediamenti abitativi;
- aree e strutture per ricerca scientifica e formazione ;
- aree e strutture per attività produttive e servizi;
- infrastrutture e opere pubbliche;
- bonifica dei suoli e miglioramento della qualità ambientale.

² Per un approfondimento in merito si rimanda all'analisi dei casi studio in allegato al quadro conoscitivo dello studio di fattibilità: *Comune di Crotona, "Costituzione di una Società di Trasformazione Urbana per l'attuazione del Progetto Strategico Stazione" - Primo rapporto in progress*, Dicembre 2004, pagg. 46 e ss.

Comune di Ortona

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

Altra questione di sicuro rilievo è, poi, quella riferita alle possibili modalità operative delle STU.

Un primo aspetto, in tal senso, attiene al modello organizzativo di tale società; in dottrina ci si è più volte chiesti, infatti, se esse rappresentino un modello organizzativo rigido, quindi obbligato ad attuare tutte le funzioni richiamate dal citato art. 120 (acquisire gli immobili, trasformarli e commercializzarli), oppure possa rappresentare un modello "a geometria variabile"³.

Certamente questa seconda interpretazione fornisce allo strumento una maggiore duttilità, consentendo, quindi, di adeguare più facilmente la struttura societaria ed il suo modello operativo allo specifico tipo di operazione di trasformazione che si intende realizzare.

Questa soluzione permetterebbe, dunque, di individuare diversi modelli operativi, da adottare a seconda delle

³ R.DELLI SANTI - F.SUTTI, *Le Società di Trasformazione Urbana, relazione tenuta al workshop "Nuove opportunità per gli Enti Locali: le S.T.U. (Società di Trasformazione Urbana)"* Roma, 26 novembre 2002, Hotel Columbus

esigenze determinate dai casi concreti e ciò, di conseguenza, consentirebbe alle amministrazioni locali proponenti di avere uno strumento capace di adattarsi anche alle situazioni di maggiore complessità.

In tal senso, un ulteriore richiamo all'esperienza sul campo o almeno alle ipotesi operative individuate in sede di studi di fattibilità, confermano la tendenza ad una concezione della STU quale strumento flessibile.

Dunque, se da una lato si possono immaginare casi in cui la STU è chiamata a svolgere tutte le funzioni che potenzialmente le competono, limitatamente ad un unico intervento, d'altro canto, si è pensato anche alla creazione di una STU *holding*⁴ o ancora, nulla osta, secondo alcuni, anche ad una STU capace di agire quale agenzia di sviluppo locale - STU "omnibus" - dunque in grado di promuovere più interventi in un arco temporale molto ampio, sempre secondo un disegno unitario di trasformazione del territorio.

⁴ Si veda G.DELLA MEA – *Livello strategico dei nuovi strumenti urbanistici: il caso del Comune di Bergamo*, atti del convegno "Società di trasformazione urbana", Affari & Finanza – Somedia, Hotel Executive, Milano 19 ottobre 2004

Comune di Ortona

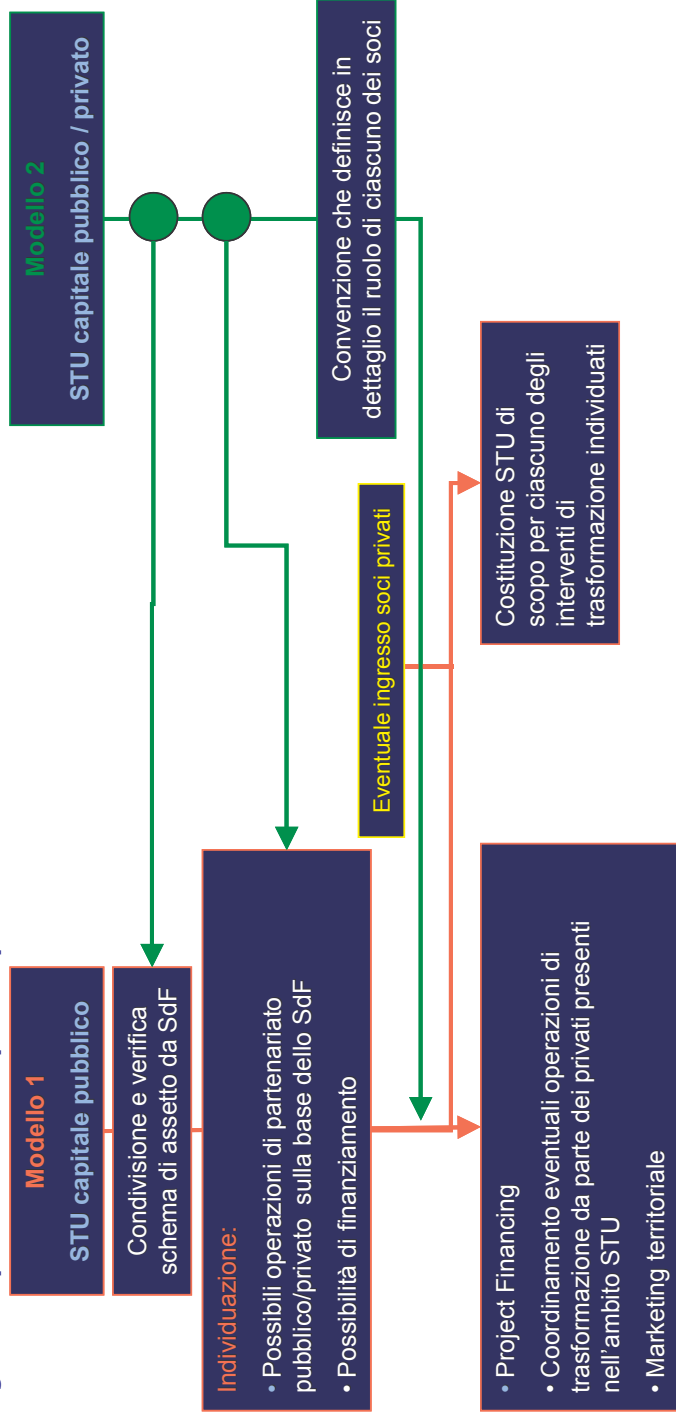
Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

Ipotesi di modelli operativi per la STU di Ortona

La natura conoscitiva di questa prima fase dello studio di fattibilità e lo stato attuale del processo di concertazione tra i soggetti interessati, non consente, fin da ora, di individuare con precisione un modello operativo per la STU di Ortona.

Ciò considerato e ferme restando le riflessioni più generali fatte sulla possibile operatività della STU, per il caso in oggetto si potrebbe ipotizzare un modello societario che vada a collocarsi tra due tipologie di STU le cui caratteristiche - di seguito descritte - rappresentino due soluzioni strutturali ed operative estreme.

Figura 1 - Ipotesi di modelli operativi per la STU di Ortona



Prima di descrivere le caratteristiche precipue dei due modelli societari, è necessario sottolineare che entrambi si fondano sul medesimo presupposto, ovvero da un lato la condivisione e la verifica del nuovo schema di assetto dell'ambito di riferimento; dall'altro l'individuazione, sulla

base delle indicazioni fornite dallo schema medesimo, delle opportunità di partenariato pubblico privato attuabili e dei possibili canali di finanziamento attraverso i quali supportare le operazioni di riqualificazione e trasformazione.

Detto ciò, un primo modello (in rosso nella figura), vedrebbe una compagine societaria formata solo da partner pubblici, in particolare il Comune e la Regione Abruzzo, con possibilità di individuare ulteriori soggetti interessati.

Tale composizione societaria troverebbe una sua giustificazione nell'esigenza di procedere essenzialmente ad operazioni relative alla trasformazione dell'area portuale attraverso un intervento diretto, mantenendo invece un ruolo di coordinamento nelle altre porzioni dell'ambito d'intervento ed in particolare su eventuali operazioni di trasformazione e riqualificazione da parte di soggetti privati.

In questo primo modello operativo, dunque, l'ingresso in società è riservato a soggetti pubblici mentre l'interazione con i privati avviene durante l'espletazione delle funzioni della STU e non durante la fase costitutiva.

Per l'individuazione dei soci istituzionali il Comune, quale ente promotore, intensificherebbe l'opera di promozione valutando i presupposti per una loro eventuale partecipazione anche in relazione alle indicazioni dello studio di fattibilità.

Nel secondo modello, (in verde nella figura), si fa invece riferimento ad una STU a capitale pubblico-privato; in questa ipotesi, fermi restando i passaggi che abbiamo già definito come comuni ad entrambi i modelli, assume ovviamente peculiare importanza la composizione dei vari interessi di cui ciascun socio si farà portatore.

A tal proposito la definizione in dettaglio del ruolo di ogni *partner*, sia esso pubblico o privato, potrà assumere la forma di una convenzione o di un protocollo d'intesa.

Da un punto di vista operativo, la STU potrà agire tenendo in considerazione tutte le possibilità individuate dalla normativa di riferimento.

Considerato, inoltre, quanto detto in precedenza, va sottolineato che anche per soluzioni operative quali le STU costituite inizialmente con un capitale interamente pubblico, non si esclude, comunque, la possibilità di allargare la composizione societaria ad eventuali *partner* privati.

Ciò, infatti, potrebbe avvenire in un secondo momento, attraverso le modalità esposte nel seguente paragrafo dedicato alle procedure di selezione dei soci privati.

In proposito, l'ingresso di eventuali *partner* privati potrebbe dar vita alla costituzione di STU "di scopo" volte alla realizzazione di singole *tranches* funzionali nel rispetto di un unico processo organico di trasformazione coordinato dalla STU *holding*.

Scelta dei soci privati

La scelta dei soci privati nelle società a capitale misto pubblico privato è da sempre un tema di particolare rilievo e dunque oggetto di un vivace dibattito sia in dottrina che in giurisprudenza.

Sul punto l'art. 120 del D.Lgs. n. 267/2000 precisa, quale regola generale per le STU, che la scelta del socio privato, debba avvenire tramite procedura ad evidenza pubblica; ciò soprattutto in ragione delle diverse attività che gli azionisti sono chiamati a svolgere. In un contesto simile, infatti, la scelta deve avvenire, per forza di cose, attraverso una procedura di carattere concorrenziale, con la quale si arrivi alla selezione di un *partner* privato che garantisca la miglior prestazione.

Comune di Ortona

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

Inoltre, si sottolinea che non è detto che i soci privati debbano costituire la maggioranza nella STU, infatti – come sostiene parte della dottrina- "*Non esiste un'unica ricetta per la composizione dei soci ma molto dipende dallo scopo della società e dalle caratteristiche dell'operazione di trasformazione che si intende realizzare.*"⁵

La definizione del ruolo dei soci privati all'interno della STU è dunque intimamente connessa al conseguimento degli obiettivi posti alla base della sua costituzione.

Dunque, ferma restando la necessità di adottare la procedura ad evidenza pubblica, come richiesto esplicitamente dalla norma, sarà necessario, in primis, individuare sul mercato la tipologia di socio privato la cui partecipazione è ritenuta maggiormente idonea al raggiungimento degli scopi prefissati.

I partner privati in questa ottica potranno appartenere a diverse categorie, ad esempio imprenditori (società di costruzioni, immobiliari etc.), finanziatori (istituti di credito),

⁵ G.STORTO, *Società di trasformazione urbana e governo del territorio*, Il Sole 24-Ore, Milano 2004

propriari delle aree oggetto dell'intervento di trasformazione.

In ragione di ciò, la questione assume sfumature diverse a seconda del modello operativo e organizzativo ritenuto più idoneo alla realizzazione del progetto di trasformazione urbana che l'amministrazione intende perseguire attraverso la creazione di una STU. Ad esempio:

- o la STU si occupa della progettazione ed anche della successiva commercializzazione delle aree interessate dagli interventi, affidando la realizzazione dei lavori a soggetti terzi⁶;

- o la STU esegue direttamente tutte le fasi di realizzazione del programma dalla progettazione, alla realizzazione, alla commercializzazione.
- o la STU persegue finalità miste ed integrate rispetto ai modelli precedenti.

Nel primo caso, emerge la necessità di individuare dei soci che siano in grado di fornire alla società servizi avanzati, ad esempio nel settore del *real estate development* e/o del *marketing* territoriale, ma anche soggetti finanziatori, nella doppia veste di sottoscrittori del debito e di investitori, consulenti ed organizzatori del programma di trasformazione e commercializzazione.

In tal senso il riferimento normativo principale per la individuazione delle procedure di evidenza pubblica necessarie alla scelta dei partner privati sarà la normativa applicabile in materia di appalti di servizi. A supporto di questa tesi la Circolare ministeriale 11 dicembre 2000, suggerisce il ricorso in via analogica al corpo normativo dettato in tema di società miste per l'erogazione di servizi pubblici locali, ed in particolare al D.P.R. n. 533/1996,

⁶ Sul punto L.CESARINI: "... nello svolgimento delle attività di progettazione e di costruzione la STU può operare attraverso due modalità: o avvalersi di una propria organizzazione interna ovvero rivolgersi al mercato attraverso l'affidamento all'esterno di queste attività. In questa seconda ipotesi, si pone il problema di eventuali vincoli cui la STU potrebbe essere sottoposta in quanto soggetta all'adozione di procedure di evidenza pubblica per la scelta dei progettisti e degli esecutori delle opere", in *Società di trasformazione urbana: profili giuridici*, in Diritto & Diritti, 2002

secondo cui il socio privato è scelto dall'ente promotore mediante una procedura concorsuale ristretta, assimilata all'appalto concorso di cui al D.Lgs. 17 marzo 1995, n. 157 e s.m.i.

Nel secondo caso si avrebbe una STU capace di svolgere tutte le funzioni che la legge le consente, dunque, progettazione, realizzazione e commercializzazione.

Di conseguenza, oltre alle figure poc'anzi menzionate, la STU potrebbe avere la necessità di selezionare soci privati "costruttori", cioè in grado di procedere alla realizzazione degli interventi.

In questo caso, al riferimento alla disciplina volta a regolamentare l'appalto di servizi, si affiancherebbe, almeno per la realizzazione delle opere pubbliche, la normativa in materia di appalto di lavori (Legge n.109/1994).

L'opportunità di ricorrere a soci costruttori è intimamente legata alla possibilità di procedere ad un affidamento diretto dei lavori ai medesimi (appalto *in house*), possibilità, in verità non sempre condivisa, e comunque oggetto di un vivace dibattito dottrinario.

Comune di Ortona

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

Per quanto riguarda l'ultimo modello prospettato, si tratta di una STU che ricorre a partner privati capaci di intervenire trasversalmente ed in modo integrato nel disegno di trasformazione urbana da essa perseguito.

Questo punto di vista trova evidente conforto da parte di quella dottrina che sostiene: *"il socio privato della STU, sia esso finanziatore o costruttore, è destinato a rivestire un ruolo attivo e diretto nella realizzazione e gestione del processo di riqualificazione di volta in volta in oggetto. In particolare, deve essere in grado di offrire oltre alle prestazioni tradizionali del settore edilizio, servizi integrati a lungo termine, con la fornitura di modelli per la gestione ottimale nel tempo degli immobili e con i necessari servizi finanziari"*⁷.

D'altro canto, anche dalla circolare ministeriale si evince che il ricorso alla STU dovrebbe stimolare la creazione ed il

⁷ R.DELLI SANTI - F.SUTTI - *"Le Società di Trasformazione Urbana"*, relazione tenuta al workshop *"Nuove opportunità per gli Enti Locali: le S.T.U. (Società di Trasformazione Urbana)"* Roma, 26 novembre 2002, Hotel Columbus

coinvolgimento di partner privati che abbiano un approccio integrato al progetto di trasformazione urbana.

In questo contesto, certamente più interessante ed innovativo, rispetto alle figure riportate in precedenza, la scelta del socio privato dovrebbe derivare dall'individuazione di procedure che, a seconda delle esigenze, facciano riferimento sia alla normativa previste per gli appalti di servizi che alla più volte citata Legge Merloni sugli appalti di lavori.

Altra questione di cruciale importanza in merito alla scelta ed alla partecipazione del socio privato, riguarda i proprietari di immobili d'interesse della STU.

Sul punto parte della dottrina ha sostenuto che: "*i soci privati (della STU, ndr) sono suddivisi in soci strumentali (i proprietari delle aree), soggetti la cui scelta ottimale deriva dal mercato attraverso procedure di evidenza pubblica (detentori di un know-how altrimenti non disponibile) e*

soggetti semplicemente disponibili in quanto rappresentanti di un interesse generale (azionariato diffuso)."⁸

Questo aspetto richiede una valutazione differente rispetto a quanto esposto fino ad ora sulle procedure di evidenza pubblica finalizzate alla scelta del socio privato.

La questione è dibattuta in dottrina, non trovandosi ancora un'interpretazione univoca della norma. In particolare si rilevano due tesi contrapposte:

1. la norma sull'evidenza pubblica non si applica, non potendosi assoggettare i proprietari a procedure concorsuali;
2. la norma si applica e quindi i proprietari, per partecipare devono essere selezionati con apposita gara.

In questo secondo caso, risulta evidente come i proprietari delle aree possono divenire soci solo dall'esito di una trattativa privata. Dunque, l'amministrazione costituente la STU dovrebbe dimostrare che la partecipazione dei proprietari delle aree è necessaria per la riuscita

⁸ Cfr. L.DE LUCIA, *I profili giuridici*, in G.STORTO - *Le società di trasformazione urbana*, Il Sole 24-Ore, Milano 2004

dell'operazione e che non sono individuabili alternative valide.

Comune di Ortona

46

Ecosfera SpA
Estratto da "I consegna
giugno 2005"

Schemi di Assetto e Ipotesi di Scenario