

4. I PRESUPPOSTI DEL NUOVO PRP E GLI INCONTRI PREPARATORI

Negli anni successivi al 1990 venne ad esaurirsi la spinta propulsiva della Cassa per il Mezzogiorno; nello stesso tempo cominciò ad essere messa in discussione la capacità dei Geni Civili locali di produrre un documento, quale il PRP, di indubbia complessità e che richiedeva la cooperazione di numerose competenze specialistiche.

Si è venuta così a creare una situazione di “stallo”, nella quale da un lato numerosi soggetti si proponevano per l’esecuzione materiale del nuovo Piano, dall’altra il succedersi di diverse crisi economiche rendeva difficile lo stesso reperimento delle risorse economiche necessarie per la redazione del Piano.

Superate le turbolenze politiche ed istituzionali del decennio precedente il 2000, le iniziative per la redazione del nuovo Piano si sono moltiplicate, poiché ci si è resi conto che non si poteva continuare a non agire, quando tutti i porti nazionali, soprattutto quelli sede di Autorità Portuali, si erano mossi e si stavano muovendo per acquisire finanziamenti e modernizzare le loro strutture.

Pertanto, in assenza di Autorità Portuale, è stata l’Amministrazione Comunale a prendere l’iniziativa di procedere alla redazione del Piano, traendo spunto dalla circostanza che l’attuale legislazione portuale (Legge 84 del 1994, art.5) prevede esplicitamente che il PRP venga redatto dall’Autorità Marittima (rappresentata nel caso di Ortona dalla Capitaneria di Porto) “d’intesa” con il Comune e o Comuni interessati.

Il Comune ha ricevuto dalla Regione Abruzzo un finanziamento di 360.000,00 euro per sviluppare le attività connesse con il PRP e, d’accordo con l’Autorità Marittima, ha nominato il Direttore dell’Ufficio del Genio Civile per le OO.MM., Ing. Chiara Barile, quale responsabile della progettazione, che doveva essere svolta avvalendosi della collaborazione di alcuni professionisti esterni noti per l’attività nel campo della pianificazione portuale. All’ing. Chiara Barile è subentrato dopo alcuni mesi l’ing. Fabio Riva, che ha mantenuto una perfetta continuità con il predecessore in tutto l’iter progettuale.

Il gruppo di progettazione ha in primo luogo recepito alcuni documenti che sono stati preziosi nell’ambito del lavoro. Ci si riferisce in particolare a:

- a) Documento approntato per conto della Regione Abruzzo (Direzione Trasporto e Mobilità, Viabilità, Demanio e Catasto Stradale, Sicurezza Stradale) avente per

titolo “Studio di fattibilità per la razionalizzazione ed il potenziamento del sistema portuale regionale” (finanziamento CIPE 106/99);

- b) Studio di fattibilità (datato 2005) 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, con il contributo di due dei tecnici che hanno partecipato alla stesura del presente PRP per gli aspetti tecnico-portuali;
- c) Studio del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Lazio, l’Abruzzo e la Sardegna avente per oggetto “Prospettive di ipotesi di scenario tecnologico e di potenziamento delle infrastrutture portuali ai fini della realizzazione del corridoio plurimodale trasversale dalla Spagna alle regioni adriatiche (asse Civitavecchia – Pescara – Ortona)”.

Per dovere di cronaca si cita anche uno studio affidato dal Consorzio di Sviluppo Industriale della Val Pescara al noto laboratorio olandese di Delft, rivolto a verificare la validità delle opere esterne portuali previste dal PRP 1969. Questo studio, mentre confermava la validità dell’impostazione che prevedeva un canale di accesso rettilineo al porto, proponeva, per ridurre l’insabbiamento del porto, il prolungamento di 450 m della sola diga settentrionale esistente, secondo un allineamento parallelo al primo braccio.

La proposta, inoltrata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per la sua approvazione, venne respinta perché in contrasto con il PRP 1969 e non viene qui ulteriormente commentata, anche perché non sembra assolutamente in grado di assicurare al porto la funzionalità richiesta. Tale considerazione è stata fatta propria anche dalla Regione Abruzzo, che nel 2005 ha utilizzato il finanziamento CIPE n°36 del 3.5.2002 per la realizzazione dell’opera settentrionale di difesa prevista nel PRP del 1969 salvo un breve tronco terminale. L’opera è stata completata nel 2009.

Come indicato in maggior dettaglio nel prossimo paragrafo, ai fini della redazione del presente PRP, soprattutto lo studio di cui al punto b), è stato fondamentale in quanto in esso sono state esaminate numerose varianti aventi per oggetto la disposizione degli ormeggi specializzati all’interno del porto, riservando una particolare importanza a due funzioni, quella relativa alla pesca ed alla nautica da diporto, generalmente di importanza secondaria nei porti commerciali ma che nel caso specifico vengono considerate di interesse primario dalla popolazione di Ortona.

Anche gli studi a) e c) sono stati recepiti nel piano. Il primo afferma la “centralità” di Ortona nel panorama dei porti abruzzesi, il secondo fornisce interessanti argomenti a favore di un allargamento del cosiddetto hinterland portuale.

Fondamentali per la redazione del presente PRP sono state le numerose riunioni svoltesi a Roma ed Ortona per recepire le indicazioni ed i suggerimenti dei “portatori di interesse”, quali i pescatori, i diportisti, le società di navigazione, le società industriali che usufruiscono del porto e risiedono in esso, gli imprenditori che operano anche a distanza dal porto ma che ne utilizzano le banchine e sono interessati ad un incremento di funzionalità. Sono stati inoltre organizzati incontri con i responsabili delle comunicazioni stradali e ferroviarie (ANAS, FS, Ferrovia Adriatica Sangritana) per accertare che non ci fossero ostacoli insormontabili alla realizzazione di tronchi stradali e/o ferroviari considerati fondamentali.

5. ANALISI DEL QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO, PROGRAMMATICO E PIANIFICATORIO

In questo capitolo è riportato il “Quadro di Riferimento Programmatico (di seguito brevemente indicato come QRP) inerente gli “strumenti” normativi, di pianificazione ed i relativi programmi di sviluppo ed attuazione che, ai distinti livelli amministrativi e di governo, interessano le fasi di redazione, adozione, approvazione ed attuazione dei Piani Regolatori Portuali e più specificatamente la proposta di PRP del Porto di Ortona.

Le finalità prioritarie di questa analisi sono:

- individuare i vincoli e gli obiettivi preordinati dalle normative, dagli strumenti di pianificazione vigenti e dai programmi di sviluppo che interessano il sistema portuale di Ortona;
- definire correttamente la fase di impostazione e condivisione delle scelte progettuali, operate nella redazione della proposta di PRP, nel rispetto delle disposizioni normative e dei piani e programmi vigenti;
- verificare le compatibilità e le sinergie della proposta di PRP rispetto al QRP ;
- avviare la procedura di adozione ed approvazione della proposta di PRP nel rispetto del quadro normativo vigente sui temi di pianificazione portuale e di valutazione degli impatti ambientali.

Nelle tabelle seguenti sono elencati gli strumenti del QRP cui si è fatto riferimento nell’ambito della redazione del PRP di Ortona, distinguendo le normative e le direttive di riferimento (tab. 5.1) dagli strumenti di pianificazione e programmazione (tabb. 5.2.1 e 5.2.2); all’interno di ciascuna tabella si ha un’ulteriore divisione per ambito di competenza “governativa/amministrativa” (europea, nazionale, regionale, locale) ed inoltre si riporta il riferimento ai seguenti aspetti specialistici maggiormente interessate dai suddetti strumenti di QRP:

- A. marittimi
- B. trasportistici;
- C. socio-economici e finanziari;
- D. urbanistici;
- E. ambientali
- F. *safety / security* portuale.

	Riferimento e titolo sintetico	A	B	C	D	E	F
Direttive Comunitarie	884/2004 "Rete Transeuropea dei trasporti"		X				
	18/1998 "Norme di sicurezza per navi passeggeri"						
	105/2003 "Controllo Incidenti rilevanti" (SEVESO-III)						
	41/2001 "VAS di piani e programmi"					X	
	35/2003 "Partecipazione pubblica alla procedura di VAS"					X	
1							
Normative Nazionali	Legge 84/94 "Riordino dei porti" e relative "Linee Guida"				X	X	
	D.Lgs 152/2006 e (agg. D.Lgs 30/2009 D.Lgs. 128/2010) "Norme in materia ambientale"					X	
	D. Lgs 45/2000 in attuazione della direttiva 98/18/CE "Sicurezza Navi Passeggeri per viaggi nazionali"						
	D. Lgs. 238/2005 in attuazione della direttiva 2003/105/CE "Pericoli di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose"				X		
	Legge 93/2001 "Disposizioni in campo ambientale"					X	
Normative Regionali	L.R. 27/2006 "Disposizioni in materia ambientale"				X	X	
	D.G.R. 148/2007 "Disposizioni concernenti la VAS"					X	
	L.R. 38/1996 "Legge quadro sulle aree protette della Regione Abruzzo"				X	X	
	L.R. 18/1983 e s.m.i. "Norme per la conservazione, tutela, trasformazione del territorio della Regione Abruzzo"				X	X	
	L.R. 35/1997 "Tutela della biodiversità vegetale e la gestione dei giardini ed orti botanici"				X	X	
	L.R. 5/2007 "Disposizioni per la tutela e valorizzazione della Costa Teatina"				X	X	
	L.R. 2/2008 "Provvedimenti urgenti a tutela della Costa Teatina".				X	X	

Tab.5.1 – Elenco dei riferimenti Normativi e Direttive considerati nella redazione del PRP di Ortona

	Riferimento e titolo sintetico	A	B	C	D	E	F
Pianificazione Comunitaria	Trattato di Maastricht Gazzetta ufficiale (Unione Europea) n. C 191 del 29 luglio 1992					X	
	Programma TEN-T (Trans-European Network Transports) Decisioni CE: 1692/96 ; 1346/2001; 884/2004		X				
	Programma Marco Polo Regolamenti (CE) n. 1692/2006 (Marco Polo II) e 923/2009		X				
	1						
Pianificazione Nazionale	Legge Obiettivo (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica)		X				
	Master Plan Nazionale delle Autostrade del Mare (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)		X				
	Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL-2001) (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)		X				
	Piano per Logistica (2006) (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)		X				
	Piano Pluriennale della Viabilità (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)		X				
	Quadro Strategico Nazionale (2007/2013) Ministero dello Sviluppo Economico		X				
	Contratto di Programma 2007 / 2013 (Rete Ferroviaria Italiana)		X				
Accordi e programmi Stato-Regione	Accordo di Programma Quadro (Regione Abruzzo - Ministero dell'Economia e delle Finanze - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) 2003		X				
	Piano Strategico (Regione Abruzzo - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)		X				
	Master Plan Regionale (Regione Abruzzo - Rete Autostrade Mediterranee S.p.A.)		X				

Tab.5.2.1 – Elenco dei Piani e Programmi considerati nella redazione del PRP di Ortona

	Riferimento e titolo sintetico	A	B	C	D	E	F
Regionale	Piano Regionale di Sviluppo (PSR, bozza 2008)		X		X		
	Programma Economico Finanziario Regionale (DPEFR) 2009-2011				X		
	POR FESR Abruzzo 2007-2013				X		
	Quadro di Riferimento Regionale (QRR) 2007		X		X	X	
	Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT, bozza 2005)		X		X		
	Piano Regionale Paesistico della Regione Abruzzo (PRP del 1990 e adeguamento in corso al D.lgs 42/2004)				X	X	
	Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI, 2008)				X	X	
	Piano del Demanio Marittimo Regionale (PDMR)				X	X	
	Piano Regionale Triennale di Tutela e Risanamento Ambientale 2006-2008 (PRTTR 2006)				X	X	
	Piano Regionale Gestione Rifiuti (Regione e Provincia)					X	
	Piano di Risanamento e Tutela della qualità dell'Aria (Regione)					X	
	Piano Regionale di Tutela delle Acque					X	
	Progetto <i>Sea Bridge</i> (Iniziativa comunitaria Interreg IIIA)		X				
	1						
Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Chieti (PTCP)		X		X	X	
	Progetto Integrato Territoriale ambito Chietino (PIT, 2008)				X	X	
	Piano di Azione Territoriale (Provincia – Comuni)					X	
	Piano Territoriale delle Attività Produttive (Provincia – Consorzi)						
Comunale e intercomunali	Piano strategico Francavilla-Ortona		X		X	X	
	Piano Regolatore Generale del Comune di Ortona (variante del 1992 con recepimento del Piano Reg. Paes.)		X		X	X	
	Studio di Fattibilità per la costituzione di una STU (2005)				X	X	
	Piano del Demanio Marittimo Comunale (PDMC)				X		
	Piano di Assetto Naturalistico "Punta Acquabella"					X	
	Piano di Assetto Naturalistico "Ripari di Giobbe"					X	

Tab.5.2.2 – Elenco dei Piani e Programmi considerati nella redazione del PRP di Ortona

6. LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DEL PRP ED ANALISI DELLE SOLUZIONI PLANIMETRICHE PORTUALI ALTERNATIVE

Per l'analisi delle soluzioni planimetriche portuali alternative si è fatto riferimento al documento dal titolo "Ipotesi di scenario in ambito portuale" redatto dal Prof. Ing. Paolo De Girolamo e dal Prof. Ing. Alberto Noli nell'ambito dello "Studio di Fattibilità per la costituzione di una Società di Trasformazione Urbana per la riqualificazione urbanistica dell'area portuale di Ortona". Tale studio, sviluppato nel 2005 dalla società Ecosfera Spa per conto del Comune di Ortona, è riportato nella sua forma integrale in allegato al presente documento (vedi Allegato A).

Senza entrare nei dettagli dell'analisi svolta per i quali si rimanda al documento allegato, si riportano di seguito la sintesi e le principali conclusioni del lavoro.

Nel documento, a valle dell'analisi della situazione attuale, della pianificazione portuale vigente e degli indirizzi regionali, si identificano le "linee guida" di riferimento per l'elaborazione del PRP rivolte al superamento delle criticità individuate. Tali linee guida sono di seguito riportate:

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.

Nell'ambito delle riunioni eseguite con le Amministrazioni interessate durante la fase propedeutica alla redazione del presente PRP, le linee guida sopra riportate sono state confermate. Inoltre in tali riunioni si è convenuto di prevedere nel porto anche la possibilità di accogliere navi da crociera e si è ribadita la necessità di porre una particolare attenzione agli aspetti connessi alla viabilità interna, a quella di collegamento tra il porto e la città e di riservarsi la possibilità di migliorare in futuro, qualora per il traffico commerciale si verifichi un sostenuto incremento, i collegamenti stradali con il porto commerciale evitando e/o contenendo interazioni con la viabilità turistica e locale.

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

Nella prima è stata eseguita una revisione dell'imboccatura portuale prevista dal vigente P.R.P del 1969, mentre la seconda è stata dedicata all'analisi di soluzioni alternative per l'assetto delle opere interne portuali.

Per quanto riguarda l'imboccatura portuale, si è ritenuto importante eliminare la asimmetria tra le due testate della nuova imboccatura portuale prevista dal PRP 1969 che consiste in un maggiore aggetto verso il largo della diga nord rispetto a quella sud al fine di garantire, in linea con i moderni criteri di progettazione, un canale di accesso perfettamente rettilineo dotato al contempo di una adeguata larghezza. Fatta eccezione per questa modesta variante dell'imboccatura, si è assunta per le opere esterne portuali una forma planimetrica pressoché uguale a quella prevista dal PRP del 1969.

Per quanto riguarda le opere interne portuali, si evidenzia che il principale fattore che condiziona la loro disposizione è costituito dalla localizzazione planimetrica dell'approdo turistico e del bacino peschereccio. Di conseguenza si sono immaginate (Figura 6.1) 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.

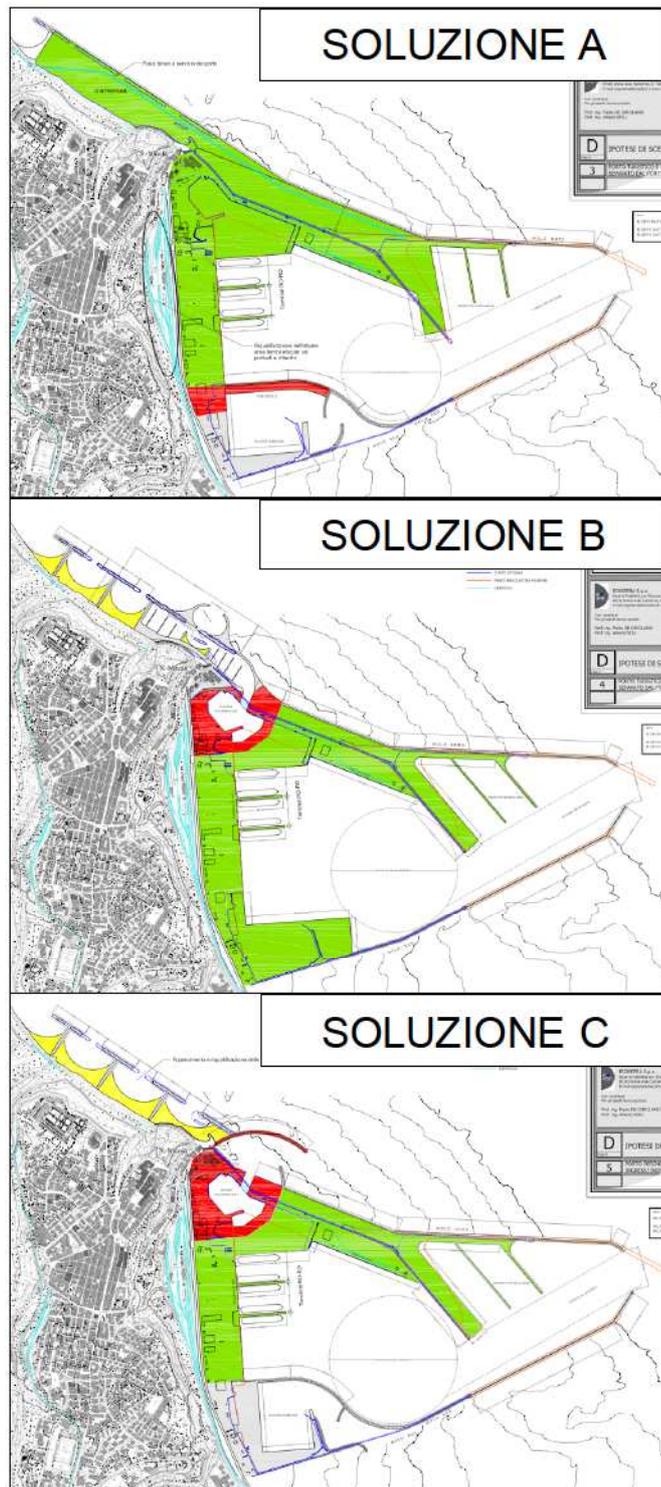


Figura 6.1 - Scenari di assetto portuale studiati: Soluzione A, porto Turistico e Peschereccio a Sud; Soluzione B, porto Turistico e Peschereccio a Nord, Soluzione C, porto Turistico a Sud e Peschereccio a Nord.

Si potrebbe contemplare anche una quarta soluzione tipo ipotizzando l'ubicazione del porto peschereccio a sud e il porto turistico a nord e quindi molto simile, dal punto di vista marittimo, alla soluzione tipo C; non è stata presa in esame perché

oltre a comportare un' illogica inversione delle attuali destinazioni d'uso degli ambiti portuali richiederebbe lo smantellamento delle strutture portuali esistenti.

Per la soluzione di tipo C sono state sviluppate tre varianti denominate C1, C2 e C3. Le sei soluzioni alternative individuate sono rappresentate e commentate nell'Allegato A.

Dopo aver effettuato una analisi parametrica dei costi, le soluzioni individuate sono state poste a confronto utilizzando la tecnica delle liste di controllo ("check list").

Senza entrare nel dettaglio del metodo utilizzato, rimandando per questo scopo all'Allegato A, ci si limita in questa sede a riportare i fattori scelti per effettuare il confronto. Tali fattori sono:

- a) Impatto del porto sulle coste adiacenti. In questo caso questo fattore deve essere inteso solo dal punto di vista della modifica dell'ambiente naturale del litorale posto a nord del porto. Infatti per quanto riguarda la stabilità delle spiagge essa potrebbe riguardare solo il Lido dei Saraceni (costa sud), il quale essendo sede di una "pocket beach" (cioè una spiaggia che non scambia sedimenti con i tratti di costa adiacenti) non subirà ripercussioni di rilievo in seguito alla realizzazione delle opere esterne portuali, peraltro pressoché uguali per tutte le soluzioni esaminate.
- b) Impatto visivo, inteso come la modifica del paesaggio osservabile dalla città di Ortona.
- c) Impatto del porto sulla qualità delle acque costiere, inteso come possibili modifiche che il porto può indurre alla qualità delle acque costiere con particolare riguardo a quelle prospicienti il Lido dei Saraceni.
- d) Aumento della superficie dei terrapieni destinati alle attività portuali.
- e) Separazione delle funzioni all'interno del porto.
- f) Integrazione porto-città.
- g) Collegamenti terrestri.
- h) Costo di realizzazione delle opere.
- i) Accessibilità nautica, intendendo con tale fattore gli aspetti connessi alla sicurezza della navigazione nelle manovre di ingresso ed uscita dal porto.

I fattori individuati sono stati raggruppati nelle seguenti categorie:

Fattori di tipo ambientale: a, b, c

Fattori di tipo tecnico: d,e, f, g,i

Fattori di tipo economico: h

I risultati del confronto hanno mostrato che la soluzione più conveniente nel complesso è la soluzione A che, in linea con il PRP del 1969, accorpa a sud in un unico bacino le funzioni turistico-peschereccie.

Pertanto tale soluzione è stata assunta come base per lo sviluppo del PRP 2010 ed è stata sottoposta ad un processo di ottimizzazione condotto in base ad una serie di studi di tipo specialistico riassunti nel seguito e riportati negli appositi elaborati allegati al presente PRP.

7. DESCRIZIONE DELLA SOLUZIONE PRESCELTA

Dopo una serie di incontri con le amministrazioni coinvolte e con i portatori di interesse, si è concordato di partire dalla citata soluzione A riportata nell'Allegato prevedendo comunque una sola imboccatura portuale a servizio sia del porto commerciale che di quello turistico-pescherecci. Il processo di ottimizzazione ha dato luogo alla soluzione prescelta, riportata negli elaborati grafici, la cui funzionalità è stata verificata, ove possibile, con una idonea modellazione matematica.

Come accennato, una prima modifica rispetto al PRP 1969 è costituita da un diverso orientamento dell'imboccatura e dal canale di accesso; ciò ha comportato una lieve variazione planimetrica della parte terminale delle opere foranee.

In pratica, nel nuovo PRP, l'imboccatura, larga 220 m, in superficie, 160 m sul fondo del canale, è stata collocata esattamente secondo l'isobata -11,50 m s.m. e quindi le testate delle due opere di difesa, settentrionale e meridionale vengono a ricadere nella stessa profondità e non vi è nessun maggiore oggetto in mare di un'opera rispetto all'altra, rispettando così esattamente la configurazione a moli convergenti sempre preferita dai più noti tecnici portuali del passato e che è la più consigliabile nel caso di un regime bimodale del moto ondoso e del trasporto solido quale è quello che caratterizza la costa adriatica sul versante italiano.

L'asse dell'imboccatura è orientata secondo la direzione Ovest Sud Ovest – Est Nord Est, che non rappresenta la direzione di provenienza delle mareggiate più violente e frequenti, ma si pone all'incirca come direzione che divide i due settori da cui provengono con maggiore frequenza moti ondosi di grande intensità.

L'argomento dell'imboccatura portuale rappresenta sempre il punto più controverso di ogni configurazione portuale, dovendo essere il risultato di due esigenze contrastanti, cioè una facile accessibilità nautica ed una buona protezione dei bacini operativi. Per tale motivo la scelta è stata effettuata in base ad una serie di indagini che hanno riguardato i diversi fattori in gioco:

- moto ondoso, vento e correnti in prossimità dell'imboccatura portuale;
- tipologia delle navi che presuntivamente frequenteranno il porto e loro caratteristiche fondamentali ai fini della manovrabilità;
- moto ondoso nel canale di accesso e nel bacino operativo.

I parametri adottati sono stati verificati alla luce delle indicazioni fornite dall'AIPCN (Associazione Internazionale Permanente dei Congressi di Navigazione) e riscontrati sulla base del risultato di elaborazioni con modello

matematico. Per maggiori dettagli si rimanda agli elaborati specifici che forniscono risultati sempre confortanti, in linea con i livelli di accettabilità suggeriti a livello internazionale.

Per la navigabilità è stato condotto uno specifico studio (cui si rimanda per i dettagli), finalizzato alla verifica del rispetto dei parametri dell'AIPCN in funzione dei seguenti elementi: "flotta di progetto"; conformazione della struttura portuale (profondità e relative dimensioni planimetriche del canale di accesso, imboccatura, avampporto spazi di manovra interni e lunghezze degli accosti delle banchine); condizioni di esposizione alle forzanti meteo marine (moto ondoso, venti e correnti marine).

A tal riguardo con riferimento allo schema portuale adottato, occorre rilevare che normalmente l'imboccatura portuale consente l'accesso al cosiddetto avampporto, area di espansione dell'onda nella quale è possibile affiancare le navi con gli eventuali rimorchiatori.

L'avampporto è spesso di superficie molto ampia, come nel porto di Ravenna o nel PRP di Ortona del 1969. Nel presente caso il vero e proprio avampporto è di dimensioni non eccessive, poiché si è preferito delimitarlo, ad una distanza di circa 400 m dall'imboccatura, con una nuova opera radicata al molo settentrionale che consente la creazione di un bacino sufficientemente protetto da destinare ai traffici delle merci petrolifere e chimiche (darsena petrolifera), completamente all'esterno del bacino principale, destinato alle attività commerciali convenzionali. Il bacino è largo 310 m, consentendo oltre all'ormeggio di una nave del tipo tradizionale commerciale lungo il lato occidentale, opportunamente banchinato, l'inserimento di un pontile centrale, che consente l'attracco di due navi cisterna.

Tale scelta costituisce un fattore estremamente positivo per il porto di Ortona, che è in pratica la porta a mare della larghissima maggioranza dei traffici petroliferi che interessano la Regione Abruzzo. Al contrario di quanto avviene attualmente, il porto sarà in grado di accogliere le navi cisterna in una zona "esterna", facilmente isolabile in caso di incidente e lontana dal centro abitato e svincolato dalle altre attività portuali.

La riduzione della superficie dell'avampporto non costituisce peraltro un fattore limitante per quanto riguarda lo smorzamento dell'agitazione ondosa e la "navigabilità"; in effetti il canale navigabile prosegue, oltre il nuovo pennello settentrionale, con larghezza addirittura maggiorata rispetto al primo tronco. La lunghezza complessiva del canale, prima di pervenire al bacino di evoluzione

terminale, di diametro pari a circa 500 m, è di circa 1000 m, consentendo l'arresto completo di ogni nave.

La darsena petrolifera confina, sul lato Ovest, con un terrapieno banchinato sui due lati destinato a traffico di merci varie, trasportato anche con navi ro-ro. Questo terrapieno costituisce il confine orientale del vasto bacino operativo interno, delimitato sul lato opposto (lato occidentale) da una banchina di riva lunga circa 1340 m (comprensiva dello sviluppo di uno sporgente in corrispondenza dell'area definita nel PRP commerciale ad alto contenuto tecnologico). Sul lato settentrionale il bacino commerciale è delimitato da due tratti di banchina, lunghi rispettivamente 356,50 m e 505,00 m, sfalsati fra loro di 81,30 m. La banchina corta, più prossima alla terraferma, è raccordata con le banchine più prossime da due tronchi ad essa ortogonali, banchinati, lunghi 141,40 m e 81,30 m. La larghezza dei terrapieni retrostanti le due banchine è pari rispettivamente a 210 m circa e a 290 m circa. I due terrapieni saranno protetti lato mare da una nuova diga a gettata lunga 1165 m, che si sviluppa per oltre metà della sua lunghezza su fondali inferiori a 5 m, per l'altra metà su fondali variabili fra 5 e 8 m.

La banchina più lunga è raccordata, con un piccolo risvolto di estremità, alla banchina che delimita sul lato occidentale il terrapieno che costituisce il confine occidentale della darsena petrolifera. Il risvolto può accogliere la rampa poppiera di una nave ro-ro.

La larghezza di terrapieno rende le due banchine utilizzabili per qualsiasi tipo di nave con immersione inferiore a 12,00 m, essendo stato deciso di fissare nel valore di -13,00 m s.m.m. la quota di escavazione dei fondali portuali tranne la parte prospiciente la banchina di riva. In particolare è possibile destinare almeno la banchina più lunga a navi porta contenitori a movimentazione verticale, del tipo Panamax, che ormai vengono destinate dalle società armatrici a servizio di feederaggio. Il porto di Ortona ambisce a divenire porto di smistamento di navi porta contenitori e la disponibilità di una banchina lunga e di un terrapieno largo favorisce indubbiamente questa vocazione.

Le due banchine sono state definite polifunzionali, in quanto possono ricevere qualsiasi nave trasportante merci varie, comprese le ro-ro con portellone obliquo.

In una versione precedente del PRP la delimitazione lato Nord del bacino principale operativo era costituito, come richiesto dai più moderni concetti di pianificazione portuale, da un'unica banchina lunga 745 m delimitante un terrapieno di larghezza costante, ma la soluzione è stata talmente osteggiata dalle Autorità locali che il Provveditorato, conscio dell'importanza di predisporre comunque un documento di