



REGIONE ABRUZZO COMUNE DI ORTONA



APQ-14 INTERVENTO DT03
Finanziamento con delibera C.I.P.E n° 84-2000

PIANO REGOLATORE PORTUALE 2010



CAPITANERIA DI PORTO DI ORTONA

Titolo elaborato :

PROPOSTA DI PROGETTO DELLE INFRASTRUTTURE A SERVIZIO DEL PORTO

Responsabile del Procedimento e Coordinatore Generale del P.R.P.:

Dott. Ing. Nicola PASQUINI

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI PROVVEDITORATO INTERREGIONALE ALLE OPERE PUBBLICHE PER IL LAZIO, ABRUZZO E SARDEGNA UFFICIO 7 - OPERE MARITTIME

Progettisti:

Dott. Ing. Fabio RIVA
Dott. Ing. Luigi MINENZA

Collaboratori alla progettazione:

Geom. Massimiliano RICCI
Geom. Dario COMPAGNONE
Geom. Pietro PRATICO'

Gruppo specialistico di supporto alla progettazione:

Coordinamento tecnico-scientifico:	Prof. Ing. Alberto NOLI
Aspetti marittimi e modellistica idraulica:	Prof. Ing. Paolo DE GIROLAMO
Aspetti urbanistici:	Urb. Ivana PEDERIVA
Aspetti ambientali:	Dott. Ing. Paolo CONTINI
Aspetti socio economici, trasportistici e finanziari:	TRT- Trasporti e Territorio - Dott. Ing. Fabio TORTA

				Elaborato: <h1>S11</h1>
	Set. 2010	0	Emissione	
Rif. Dis.	Data	Rev.	DESCRIZIONE	



INDICE

1. PREMESSA	2
2. IL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE.....	3
2.1 PROGRAMMAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA REGIONALE 2009-2011	3
2.2 QUADRO REGIONALE DI RIFERIMENTO (QRR) – ANNO 2000.....	3
2.3 PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI (PRIT) – ANNO 2004	4
<i>Trasporto stradale.....</i>	<i>5</i>
<i>Trasporto ferroviario.....</i>	<i>6</i>
<i>Trasporto marittimo</i>	<i>7</i>
<i>Trasporto merci e sistema logistico.....</i>	<i>8</i>
<i>Trasporto aereo.....</i>	<i>8</i>
2.4 PROGETTO SEA BRIDGE – ANNO 2004.....	8
2.5 PIANO STRATEGICO FRANCAVILLA – ORTONA – ANNO 2009.....	9
2.6 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP) DI CHIETI – ANNO 2000	9
2.7 PIANO REGOLATORE GENERALE (PRG) DEL COMUNE DI ORTONA – ANNO 2007	12
3. PROPOSTA PROGETTUALE.....	15
3.1. LO SCENARIO DI RIFERIMENTO.....	15
3.2. LO SCENARIO DI PROGETTO.....	15
<i>Riprogettazione di via della Cervana in prossimità del porto.....</i>	<i>16</i>

FIGURE

FIG. 3.1	INQUADRAMENTO DELL'AREA DI STUDIO.....	16
FIG. 3.2	SEZIONE TIPO DELLA NUOVA “VIA DELLA CERVANA”	18
FIG. 3.3	PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE E FERROVIARIE: SCENARIO ATTUALE.....	19
FIG. 3.4	PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE E FERROVIARIE: SCENARIO DI RIFERIMENTO.....	20
FIG. 3.5	PRINCIPALI INFRASTRUTTURE VIARIE E FERROVIARIE: SCENARIO DI PIANO	21
FIG. 3.6	SCHEMA FUNZIONALE DELLA VIABILITÀ: SCENARIO ATTUALE.....	22
FIG. 3.7	SCHEMA FUNZIONALE DELLA VIABILITÀ: SCENARIO DI PIANO – FASE I.....	23
FIG. 3.8	SCHEMA FUNZIONALE DELLA VIABILITÀ: SCENARIO DI PIANO – FASE II.....	24
FIG. 3.9	INGOMBRO DELLA NUOVA VIA DELLA CERVANA	25



1. Premessa

Il presente documento accompagna la stesura del nuovo PRP del porto di Ortona e tratta il tema dell'offerta infrastrutturale dei trasporti come prevista nella pianificazione che va dal livello nazionale – regionale a quello comunale.

Tutta la pianificazione sovraordinata al PRG adottato dal Comune di Ortona indica una serie di interventi infrastrutturali a carattere strategico che hanno come obiettivo generale condiviso l'efficienza dei sistemi insediativi ed infrastrutturali.

Al fine di perseguire tale obiettivo, tutti i piani analizzati prevedono una serie di interventi infrastrutturali tesi:

- alla riqualificazione dei sistemi urbani maggiori mediante una riqualificazione del tessuto urbano esistente;
- alla razionalizzazione ed al potenziamento della portualità esistente, integrando le diverse funzioni degli scali marittimi nel sistema portuale regionale, prevedendo per il porto di Ortona l'inserimento nel contesto nazionale ed internazionale del Corridoio Adriatico;
- al miglioramento del sistema della mobilità mediante il completamento del sistema viario principale.

Nel seguente capitolo 2 verranno individuati i principali interventi previsti dalla pianificazione regionale, provinciale, comunale e settoriale per il territorio abruzzese con particolare attenzione a quelli specificatamente riferiti al comune di Ortona.

Nello specifico verranno presi in considerazione i seguenti piani:

- Programmazione Economico Finanziaria Regionale (DPEFR) 2009-2011
- Quadro Regionale di Riferimento(QRR);
- Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT);
- Piano Strategico Francavilla – Ortona;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Chieti (2000);
- Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Ortona.
- Piano del Demanio Marittimo Comunale (PDMC);
- Progetto SEA BRIDGE.

Nel successivo capitolo 3 verrà analizzata la proposta progettuale delle infrastrutture, lato terra, a servizio del porto.



2. Il quadro della pianificazione

2.1 Programmazione Economico Finanziaria Regionale 2009-2011

Il documento costituisce l'aggiornamento del Programma Regionale di Sviluppo (PRS) e lo strumento annuale della programmazione di bilancio, sulla base delle linee programmatiche della Regione per il breve e medio periodo, in vista dell'assetto definitivo del bilancio annuale e pluriennale.

Nel documento vengono riportate sinteticamente le linee di programmazione in materia di trasporti e mobilità. Tale piano assegna le priorità per la realizzazione della rete infrastrutturale strategica a livello regionale. A tal fine si prevede la realizzazione o riqualificazione:

- della S.S.16 Fondo Valle Sangro;
- della S.S. Rieti – L'Aquila – Navelli;
- della Pedemontana Abruzzo – Marche;
- della ferrovia Roma – Pescara;
- del IV Lotto della Teramo – mare

In particolare, le realizzazioni che interessano specificatamente il territorio ortonese sono:

- il potenziamento del Porto;
- il raddoppio della linea ferroviaria Pescara – Ortona.

2.2 Quadro regionale di riferimento (QRR) – Anno 2000

Il QRR. fissa strategie ed individua gli interventi mirati al perseguimento di obiettivi generali, articolati in obiettivi specifici e azioni programmatiche

Il QRR, nell'ambito del tema "efficienza dei sistemi insediativi", propone una serie di obiettivi specifici riportati nella tabella sottostante.



Efficienza dei sistemi insediativi

OBIETTIVO SPECIFICO

Sistemi insediativi

AZIONI PROGRAMMATICHE

- Sistema urbano Chieti-Pescara
- Riqualficazione dei sistemi urbani maggiori
- Recupero dei Centri Storici Minori

OBIETTIVO SPECIFICO

Migliorare il sistema della mobilità regionale

AZIONI PROGRAMMATICHE

- Potenziamento del trasporto pubblico su ferro
- Completamento del sistema viario principale

OBIETTIVO SPECIFICO

Potenziare le infrastrutture di accesso a lunga distanza

AZIONI PROGRAMMATICHE

- Potenziamento dell'aeroporto "Liberi" di Pescara
- Realizzazione di interporti, centri merci e autoporti
- Razionalizzazione e potenziamento della portualità

OBIETTIVO SPECIFICO

Migliorare la mobilità all'interno dei sistemi insediativi

AZIONI PROGRAMMATICHE

- Creazione di sistemi multimodali nelle aree urbane maggiori
- Potenziamento dei sistemi minori

OBIETTIVO SPECIFICO

Corridoio Adriatico

OBIETTIVO SPECIFICO

Potenziare la dotazione di attrezzature urbane di rango elevato

Di particolare interesse risultano essere gli interventi mirati all'integrazione dei territori abruzzesi nell'ambito del Corridoio Adriatico. Le azioni strategiche previste tendono, infatti, a diminuire la mobilità su gomma a vantaggio di quella su rotaie, marittime ed aeree.

Risultano fondamentali, pertanto:

- il potenziamento dell'aeroporto Liberi
- la realizzazione dell'interporto Chieti – Pescara
- il centro merci nel vastese
- gli autoporti nella marsica e nel teramano
- la razionalizzazione ed il potenziamento della portualità esistente
- il raddoppio della linea ferroviaria Pescara – Casoli e della linea Pescara – Bari
- la fluidificazione della A14.

2.3 Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) – Anno 2004

Nell'ambito del PRIT e specificatamente per il territorio compreso all'interno del comune di Ortona sono previsti diversi interventi sulle infrastrutture al fine di completare la direttrice nord-



sud individuata dalla pianificazione europea con il Corridoio Adriatico (all'interno delle reti TEN che si sviluppa dai valichi dell'Italia Nord Orientale fino ai porti di Otranto e Taranto lungo la dorsale peninsulare adriatica), che prevede per la regione Abruzzo un importante ruolo cerniera posta al centro di tale direttrice e al confine con un'area forte rappresentata dall'Italia Centrale.

Trasporto stradale

A tal fine sono ritenuti prioritari tutti gli interventi sull'infrastruttura stradale che collega da una parte i principali poli attrattori regionali abruzzesi con la direttrice tirrenica e dall'altra tutti quegli interventi che mirano alla saldatura e all'integrazione della rete esistente.

Tra gli interventi viari che a livello regionale sono funzionali al raggiungimento degli obiettivi sopra esposti, risulta essere di fondamentale importanza la direttrice Est-Ovest Roma – Teramo con raccordo A24/A14 in variante alla S.S. 80 tra Teramo e Giulianova.

Ugualmente importanti risultano essere tutti i collegamenti con le infrastrutture puntuali previste per l'intermodalità (interporti e porti) al fine di elevare la funzionalità complessiva del sistema:

- SS. 150 da località "Val Vomano" allo svincolo di Roseto degli Abruzzi e da qui fino alla SS. 16 e casello autostradale per Montorio al Vomano in località "Villa Petto";
- prolungamento Asse Attrezzato della Val Pescara fino a Scafa in complanarità alla A24;
- raccordo al Centro Agroalimentare di Cepagatti, raccordo autostradale con Interporto Val Pescara).

Il piano prevede anche un rilancio delle aree appenniniche più interne che attualmente risultano essere economicamente più svantaggiate. Questo rilancio economico non può prescindere da un consistente ammodernamento della rete esistente ed in particolare si prevedono gli ammodernamenti:

- della S.S.17 dell'Appennino Abruzzese;
- della S.S.260 Alto Aterno;
- della S.S. 261 Subequana.

Al fine di depolarizzare la zona costiera e interconnettere il territorio di media collina a cerniera con le aree costiere caratterizzate da un grande carico antropico è prevista la creazione di una dorsale collinare (S.S.81 Piceno Aprutina) da Ascoli Piceno per Casoli che prosegue verso il Molise in direzione sud.

Parimenti importanti risultano essere gli assi di penetrazione:

- la S.S. 151 del Tavo;
- la S.S. 652 Fondo Valle del Sangro;
- la S.S. 650 Fondo Valle del Trigno;
- la fondovalle del Sinello;
- la fondovalle del Treste.



Sono altresì previsti una serie di interventi che interessano più regioni contermini all'Abruzzo e che rispondono all'obiettivo di integrare l'area delle regioni del Centro Italia nella rete dei trasporti internazionali. I principali interventi infrastrutturali previsti sono:

- la Trasversale Civitavecchia – Viterbo – Terni con diramazione per Rieti – Torano.
- il completamento della direttrice Rieti – Avezzano – Sora. “diagonale” tra aree contermini quali l'Alto Lazio (di cui potrebbe favorire una più stretta integrazione con l'Abruzzo interno) e Basso Lazio (a sua volta collegato con Molise e Campania);
- la variante alla S.S. 16 Adriatica nel tratto Pedaso – Giulianova con lo scopo di incrementare e potenziare i collegamenti tra la S.S. 16 e l'autostrada A14.

A quest'ultimo intervento si affianca anche la problematica relativa alla riqualificazione dei centri urbani costieri attraversati dal traffico pesante che scorre lungo la S.S.16 Adriatica, che pone con forza il tema del declassamento ad asse urbano della S.S.16, il cui traffico pesante è da tempo incompatibile con la sicurezza e la qualità ambientale. Il declassamento della S.S.16, affrontato in più di un'occasione dalle varianti ANAS e da proposte parziali di livello locale, va visto in maniera unitaria, intervenendo sia sulla A14, che su nuove tangenziali.

Trasporto ferroviario

Nel piano viene affrontata la problematica la rete del trasporto ferroviario in quanto risulta essere saturata sulle tratte principali, con scarsa capacità disponibile per lo sviluppo dei trasporti intermodali, e obsoleta nelle linee secondarie e di scarso traffico.

Questa condizione di sofferenza della rete ferroviaria causa uno spostamento su itinerari stradali di gran parte della mobilità viaggiatori e merci, con pesanti oneri a carico della collettività per effetto della congestione e dell'inquinamento.

L'insufficienza del sistema ferroviario determina uno scarso utilizzo della intermodalità e del trasporto combinato, di conseguenza un freno allo sviluppo della «catena logistica» sulla quale si fonda ormai il modello trasportistico a livello mondiale.

Il PRIT intende perseguire i seguenti obiettivi strategici regionali:

- disporre in tempi accettabili di una efficiente rete ferroviaria dotata di un sistema ad «Alta Capacità» che si integri con la rete europea;
- realizzare il progressivo rinnovo del parco rotabile prevedendo anche mezzi per il trasporto combinato;
- rendere qualitativamente superiore il servizio in linea e renderlo competitivo nei confronti delle altre modalità di trasporto;
- ottenere un maggior grado di copertura dei costi aziendali con i ricavi derivanti dal traffico, da attuarsi con un aumento dell'offerta di servizi e una maggiore corrispondenza tra il prezzo di vendita e il valore del servizio.

La pianificazione settoriale vede come intervento fondamentale il potenziamento:

- delle direttrice Est-Ovest andando a colmare il vuoto esistente tra gli snodi Firenze – Bologna e Napoli – Bari;



- della direttrice Nord-Sud lungo la dorsale adriatica, attraverso il raddoppio della linea e la realizzazione di collegamenti con i principali porti, con l'interporto Val Pescara, con il Centro di Smistamento Merci della Marsica e con le piattaforme logistiche.

Gli interventi necessari riguardano diffusamente un po' tutte le linee e principalmente la realizzazione di nuovi impianti di linea e di stazione, nonché l'attivazione del Controllo Centralizzato del Traffico sia sulla linea Pescara – Roma che sulla tratta Giulianova – Teramo, che necessita altresì di un completo ammodernamento dell'armamento e dell'elettrificazione e prolungamento della linea a semplice binario elettrificato nell'abitato di Teramo e Mintorio al Vomano.

Tra gli interventi necessari, quelli che riguardano maggiormente il territorio del Comune di Ortona, si cita:

- l'estensione dell'arretramento della ferrovia adriatica Ortona – Pescara;
- l'ammodernamento ed il potenziamento della Ferrovia Adriatico Sangritana al fine di potenziare i bacini industriali Ortonesi.

Trasporto marittimo

Il PRIT approfondisce le strategie del trasporto marittimo affrontate nel Piano Generale dei Trasporti che assegna un ruolo di importanza strategica al trasporto per via d'acqua in funzione sia dei collegamenti internazionali che di quelli di interesse principalmente locale.

Il raggiungimento di tale obiettivo può essere perseguito mediante la creazione di un sistema denominato "autostrade del mare". Il complesso dei porti abruzzesi, pertanto, può rispondere pienamente a questa strategia che ha come massimo obiettivo quello di drenare, con il cabotaggio marittimo, quote sempre più consistenti della domanda complessiva di trasporto dalla strada in considerazione dei gravi fenomeni di congestione esistenti nel tratto di costa compresa tra Ancona ed i porti pugliesi.

Il piano definisce i porti di interesse regionale e ne assegna un ruolo primario di sponda per i collegamenti diretti con le regioni balcaniche, la Grecia, la Turchia e il Medio Oriente; inoltre funge da feeder per i porti di Gioia Tauro e di Taranto.

Il porto di Ortona è classificato come "porto locale" di interesse regionale. Il suo ruolo strategico è da valutarsi sia per il contributo che può portare allo sviluppo economico delle zone di insediamento manifatturiero limitrofe, sia in funzione della sua vicinanza con l'interporto di Val Pescara, nella logica di organizzazione reticolare ed integrata della mobilità e della logistica regionale delle merci.

Un'ulteriore possibilità di sviluppo portuale può essere costituita dall'insediamento di linee transadriatiche a breve distanza per passeggeri, da gestirsi con mezzi veloci di ridotta dimensione, anche se si tratterebbe comunque di flussi stagionali di limitata entità.

Il Porto di Ortona potrebbe veder crescere il proprio ruolo ed il proprio mercato nel settore del trasporto container soprattutto come collegamento feeder con il mar Mediterraneo ed il mar Nero e i porti hub di Taranto e Gioia Tauro.



Il PRIT evidenzia una serie di criticità che costituire un limite allo sviluppo del porto:

- limitata profondità dell'imboccatura portuale e delle banchine interne;
- elevata penetrazione del moto ondoso all'interno del porto con venti provenienti da levante;
- insufficienza delle profondità attualmente disponibili al piede delle banchine esistenti;
- difficoltà nell'uso della banchina di riva dovuta al vincolo fisico costituito da una discontinuità planimetrica ed altimetrica.

Si ritiene altresì necessario intervenire per:

- il banchinamento della diga foranea Nord;
- la realizzazione dello scalo di alaggio e del molo traghetti;
- l'acquisto di una gru semovente per la movimentazione dei containers.

Trasporto merci e sistema logistico

La Regione Abruzzo nel Programma Regionale di Sviluppo e di conseguenza nel PRIT ha dato grande rilievo alla propria rete intermodale intesa come strumento di ammodernamento del sistema trasportistico regionale ed inserita funzionalmente nel Corridoio Adriatico e nelle reti di connessione con altri centri a livello nazionale ed europeo.

Pertanto tali obiettivi vanno verso il completamento dei centri intermodali in atto nodi fondamentali di un sistema regionale di logistica integrata interconnesso, attraverso il Corridoio Adriatico, con le reti trans europee, e cioè:

- dell'Interporto Val Pescara (ricompreso nei centri intermodali del Corridoio Adriatico);
- gli autoporti/piattaforme logistiche di Roseto e San Salvo;
- il centro smistamento merci di Avezzano.

Trasporto aereo

Il PRIT individua il trasporto aereo come necessaria ed indispensabile per creare, favorire e valorizzare le risorse turistiche, ambientali e culturali, nonché per lo sviluppo dei sistemi produttivi attraverso la tempestività del trattamento delle merci deperibili e di quelle ad alto valore economico. Il sistema aeroportuale risulta essere di grande importanza per:

l'industria manifatturiera limitrofa;

la vicinanza con l'interporto di Val Pescara in una logica integrata e reticolare della mobilità e della logistica regionale delle merci.

2.4 Progetto SEA BRIDGE – Anno 2004

Il progetto ha l'obiettivo generale di sviluppare e potenziare le reti di trasporto via mare connettendo la Regione Abruzzo alle più importanti direttrici paneuropee come il Corridoio V e il Corridoio VIII. Il progetto intende contribuire ad accrescere i fattori di cooperazione tra i due



versanti adriatici e contestualmente a favorire e potenziare gli scambi transfrontalieri sia di persone che di merci ottimizzandone i flussi.

A tal fine il piano prevede alcuni interventi di potenziamento dei porti di Pescara e di Ortona sia per quanto riguarda i traffici commerciali che per quanto riguarda quelli turistici.

Esiste uno studio di fattibilità delle direttrici Ortona – Ploce e Pescara – Bar per il trasporto intermodale al fine di incrementare la cooperazione tra la Regione Abruzzo e l'area transfrontaliera al fine di potenziare i fronti sui due versanti.

Per quanto riguarda il porto di Ortona si prevede il completamento funzionale della locale stazione marittima.

2.5 Piano Strategico Francavilla – Ortona – Anno 2009

I piani strategici urbani si configurano come una evoluzione della pianificazione aziendale applicata alla pianificazione urbanistica; essi si configurano come strumenti di supporto alle scelte delle pubbliche amministrazioni.

Il piano in questione propone un nuovo modello di sviluppo sostenibile della costa basato sul miglioramento sia della qualità urbana che della diversificazione e qualificazione dell'offerta turistica.

Gli interventi previsti per l'attuazione del Piano Strategico Francavilla – Ortona fanno riferimento agli altri strumenti urbanistici esistenti ed in particolare al PRIT e al PTCP.

Tuttavia si ritengono fondamentali i seguenti interventi:

- Studio di fattibilità per la riqualificazione del porto;
- Variante S.S.16 – Prolungamento di Ortona;
- Realizzazione della strada Postilli – Riccio
- Realizzazione di Via Verde della Costa Teatina;
- Raddoppio della linea FS Adriatica Bologna – Bari.

2.6 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Chieti – Anno 2000

Il PTCP della provincia di Chieti si presenta come un piano strategico, ben lontano dal classico strumento normativo, e vede alla base dello sviluppo una forte integrazione nell'ambito della programmazione territorio – trasporti.

La provincia di Chieti ha un indice di dotazione infrastrutturale “complessivo” (trasporto, strade, ferrovie, porti, aeroporti) superiore alla media del Mezzogiorno, tuttavia nonostante la buona dotazione delle infrastrutture non consegue un altrettanto equilibrato uso delle reti.

Il Piano evidenzia un marcato squilibrio modale a favore della vettura e dell'autocarro, per questa ragione le Amministrazioni dovranno tendere ad una più attenta necessità di programmazione, di studio dell'assetto di rete, e soprattutto di promozione di forme più avanzate di gestione, al fine di poter recuperare utenza ai sistemi di trasporto sottoutilizzati.



Il programma comunitario per la rete plurimodale transeuropea prevede una serie di interventi ritenuti fondamentali, anche dalla provincia di Chieti, per l'integrazione territoriale provinciale con il progetto di "corridoio adriatico". Vengono proposti, infatti:

- la realizzazione del primo intervento funzionale dell'interporto "Val Pescara";
- il progetto dell'arretramento del "Raccordo autostradale Chieti - Pescara" (Asse Attrezzato), fino al sito dell'interporto Val Pescara, e suo finanziamento;
- il progetto di variante ferroviaria alla linea FS Pescara – Roma nel tratto Brecciarola di Chieti – Stazione di Rosciano, con nuovo tracciato contiguo al sito dell'interporto Val Pescara, e suo finanziamento;
- la variante della S. S. 16 in località Francavilla al Mare, e congiungimento del nuovo tracciato con la variante di Pescara e quella di Ortona;
- l'arretramento della ferrovia adriatica nel tratto Ortona – Pescara, come naturale continuazione del raddoppio ed arretramento della linea ferroviaria FS, nel tratto Ortona – S. Salvo;
- l'ampliamento del porto di Ortona;
- collegamento della zona industriale di Ortona e del vicino casello A14 con la variante alla S. S. 16 e con il porto di Ortona: il nuovo collegamento persegue l'obiettivo di consentire il collegamento, con mezzi commerciali, della infrastruttura portuale con il casello autostradale e la Z. I., senza interessare la viabilità interna all'abitato di Ortona;
- ampliamento e sistemazione dell'aeroporto di Chieti – Pescara (Liberi): l'intervento consta del prolungamento della pista di atterraggio, nell'ampliamento del piazzale di sosta per gli aeromobili, nella trasformazione dell'attuale scalo passeggeri in "cargo - building", della realizzazione di piazzali ed hangars per la Guardia Costiera e Polizia di Stato, e nel raccordo dell'aerostazione alla grande viabilità, con l'obiettivo di migliorare l'operatività e la sicurezza per il trasporto passeggeri e merci;
- potenziamento del porto di Vasto (Progetto per la realizzazione del primo intervento funzionale del nuovo Piano Regolatore portuale): l'intervento ha lo scopo di migliorare l'operatività dello scalo portuale, attraverso la progressiva attuazione delle previsioni progettuali contenute nelle previsioni di programma. In particolare l'ampliamento riguarda la diga foranea, il molo di levante, ed il raccordo dello stesso molo con la stazione di Vasto – Punta Penna;
- completamento dell'autoporto di S. Salvo: il completamento riguarda la realizzazione di capannoni per manutenzione veicoli, i piazzali per camion, il locale per servizi all'uomo e gli impianti di illuminazione fognario ed antincendio;
- progetto per la realizzazione dell'autoporto nell'area Lanciano – Val di Sangro;
- completamento del raddoppio della linea ferroviaria Ancona – Bari, nei tratti Ortona – Casal Bordino e Porto di Vasto – Vasto;
- potenziamento della ferrovia Adriatico Sangritana: questo progetto è in fase di attuazione, infatti sono stati approvati i contratti integrativi riguardanti le tratte Lanciano – S. Vito Marina e Nucleo industriale Val di Sangro – Archi.



- Per quanto concerne la programmazione degli interventi legati alla viabilità, la provincia di Chieti si è posta l'obiettivo di adeguare le infrastrutture esistenti integrando la rete delle aree interne montane che per lungo tempo non hanno goduto delle stesse attenzioni rivolte alle parti di territorio lungo la costa.

Nel corso degli anni sono stati numerosi gli interventi in programma sulla rete stradale gestita direttamente da ANAS; il piano di investimenti del 1982 prevedeva infatti:

Interventi di prima fascia:

- S. S. 16 - variante di Francavilla al M.;
- S. S. 16 - variante di Fossacesia Marina;
- S. S. 86 - miglioramento della tratta ponte Treste - Vasto;
- S. S. 652 - risanamento del tratto in frana Bomba - Piane D'Archi;

Interventi di seconda fascia:

- S. S. 16 - variante di Vasto da casello A14 di Vasto Nord a S. Salvo;
- S. S. 16 - variante di S. Vito Marina;
- S. S. 16 - variante di Torino di Sangro da Torino di Sangro a Vasto Nord;
- S. S. 81 - completamento del raccordo Bucchianico - Chieti;
- S. S. 81 - 84 -- realizzazione del nuovo tracciato Guardiagrele Casoli;
- S. S. 84 - miglioramento tratta Taranta Peligna - S. S. 81;
- S. S. 86 - adeguamento del tracciato in prossimità di Vasto;
- S. S. 86 - adeguamento del tracciato Castiglione - ponte Treste.

Di tutti gli interventi sopra elencati, l'unico che alla data di stesura del PTCP risultava in fase di realizzazione era la variante S.S. 16 Francavilla al Mare.

Gli interventi previsti da FS rientranti nel territorio della provincia di Chieti sono:

- il completamento del raddoppio e del Blocco Automatico Banalizzato sulla linea adriatica (Ancona - Lecce), e realizzazione di ACEI nelle stazioni;
- l'adeguamento alla sagoma Gabarit B dell'intera tratta Bologna – Brindisi;
- il rinnovamento ed adeguamento dell'impianto di sicurezza e di segnalamento sulla tratta Pescara – Sulmona;
- valutazioni e studi su ipotesi di parziale raddoppio della linea sulla tratta Pescara – Sulmona;

Gli interventi previsti dalla Ferrovia ex – concessa Sangriatana sono:

- la realizzazione delle nuove tratte Lanciano – S. Vito Marina e Nucleo industriale Val di Sangro



- riapertura all'esercizio ferroviario merci nel breve tratto Zona Industriale di Ortona – Stazione FS Ortona.

Le iniziative del Consorzio Industriale Val Pescara riguardano principalmente il porto di Ortona ma anche il collegamento viario di quest'ultimo con il casello autostradale A14.

Tali iniziative sono mirate ad eliminare alcuni aspetti negativi che caratterizzano il porto e le attività ivi svolte, infatti:

- si riscontra la formazione di una barra sabbiosa all'imboccatura del porto che impedisce l'ingresso alle navi di grosso tonnellaggio;
- l'attuale imboccatura, posta a levante, consente al moto ondoso avente tale direzione di entrare liberamente in porto determinando problemi soprattutto sulle banchine di riva.

Il collegamento stradale con l'autostrada dovrà essere garantito da un tracciato di nuova costruzione che affianca la S.S. 538 Marricina sul lato est, dal casello A14 di Ortona, fino alla variante di Ortona della S.S. 16 Adriatica.

Il nuovo collegamento sarà funzionale anche per il raggiungimento del porto di Ortona, con provenienza e destinazione dall'Autostrada A14, e consentirà di eliminare l'attuale interferenza del traffico pesante con l'abitato di Ortona.

Altri consorzi, come per esempio il Consorzio di Sviluppo Industriale di Vasto, la società Interporto Val Pescara sono presenti in regione e tutti hanno l'obiettivo comune di perseguire il trasporto combinato, favorendo quanto più possibile il trasporto ferroviario e il cabotaggio, sottraendo quote di mercato al trasporto su gomma. Tuttavia esisitono dei problemi che vanno al di là degli enormi investimenti in programma nel settore:

- la polverizzazione dei vettori di trasporto su gomma (oltre 1.200 aziende in Abruzzo);
- la scarsa utilizzazione della ferrovia attraverso l'unico scalo pubblico intermodale d'Abruzzo;
- gli scali marittimi di Pescara, Ortona e Vasto sono scarsamente utilizzati per il cabotaggio, soprattutto per le merci in partenza, in conseguenza non tanto delle carenze strutturali, quanto per una gestione assolutamente inadeguata per mezzi tecnici e, soprattutto, per carenza organizzativa.

2.7 Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Ortona – Anno 2007

Il PRG adottato aggiorna e sviluppa concretamente gli obiettivi contenuti nella pianificazione settoriale e di area vasta, in riferimento al Quadro di riferimento Regionale (QRR), al Piano Regionale Paesistico (PRP), al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) e al Piano di Assetto del Territorio (PAI).

Il presupposto fondamentale da cui parte il piano è relativo alla consapevolezza che il ruolo di Ortona non può essere affrontato solo in ambito locale dal momento che le strategie devono necessariamente trattare ambiti territoriali e impegni istituzionali più larghi di quello comunale.



Gli obiettivi generali mirano nel loro complesso all'efficienza dei sistemi insediativi: tal senso il PRG considera di importanza strategica la razionalizzazione e il potenziamento della portualità esistente considerando il porto di Ortona inserito in un più ampio contesto del sistema nazionale ed internazionale rappresentato dal Corridoio Adriatico.

Il PRG di Ortona individua diverse attività che possono essere fattori trainanti per lo sviluppo cittadino:

- le attività connesse al porto;
- le attività legate alla coltivazione viticola e alla produzione vinicola;
- le attività legate alla grande industria;
- le attività legate al distretto ENI;
- le attività legate al turismo sia estivo che culturale – ambientale;
- le attività legate alla fruizione delle bellezze naturali-paesistiche.

A tal fine occorre innanzitutto una coerente e adeguata rete infrastrutturale di ampio respiro, occorre identificare dei nodi gravitazionali, generatori di servizio (policentrismo diffuso).

Il miglioramento del sistema della mobilità regionale non può, pertanto esimersi né dal completamento del sistema viario principale né da un adeguato interscambio tra trasporto pubblico e privato mediante la realizzazione di un adeguato sistema di parcheggi:

I principali interventi stradali previsti dalla pianificazione comunale sono:

- il completamento del collegamento Porto – Autostrada;
- la realizzazione della variante alla S.S.16;
- il potenziamento della Marrucchina;
- la realizzazione del collegamento Postilli – Riccio.

Il PRG individua e norma una serie di zone del comune e ne indica gli interventi auspicabili, ad esempio:

Zona F2 di PRG “porto commerciale industriale” (art. 39 NTA): si prevede lo sviluppo delle attività portuali mediante la realizzazione di grandi infrastrutture esterne alla zona portuale ma con essa funzionalmente connessa. Occorre potenziare, valorizzare ed ottimizzare le strutture portuali esistenti in coerenza con la pianificazione e la programmazione europea (corridoio adriatico), nazionale (Autostrade del Mare), regionale (PRP) e provinciale (PTCP).

Zona F3 di PRG “Zona del Parco Ferroviario FFSS e Sangritana (art. 40 NTA): si prevede la spostamento della stazione FFSS e la dismissione del tracciato e delle relative infrastrutture della Ferrovia Adriatico Sangritana SpA con la creazione di un parco attrezzato urbano e di centri direzionali a servizio della città e del porto.

Zona F7 di PRG “Attrezzature per il turismo” (art. 44 NTA):

Per quanto riguarda il Lido dei Saraceni, dovrà prevedersi un collegamento con accessi pubblici al mare, mediate anche il riutilizzo e la rifunzionalizzazione dei manufatti ferroviari esistenti e la riqualificazione e la rivalorizzazione ambientale del percorso che FFSS dovrà dismettere.



Per l'area Fornaci è prevista una riutilizzazione delle strutture mediante la predisposizione di un "Piano Attuativo Privato" che ipotizza la realizzazione di attività fieristiche, pubblici servizi, attività per il tempo libero, sport, spettacolo, musica, alberghi, motel e centri congressi.

Zona FM10: nell'ambito degli interventi previsti per questa zona, è indicata una strada di "mezza costa".

Gli interventi infrastrutturali previsti dai piani sopra citati per l'area di interesse che verranno considerati nello scenario di riferimento sono riportati nella Figura 3.3.



3. Proposta progettuale

Dall'attenta analisi degli strumenti di pianificazione del territorio si è giunti alla definizione di un quadro degli interventi previsti in prossimità di Ortona ed in particolare dell'area del Porto.

3.1 Lo Scenario di Riferimento

Lo scenario di riferimento rappresentato nella figura 3.4 prevede, in linea con la pianificazione urbanistica sovraordinata, una serie di interventi che hanno l'obiettivo di completare la rete infrastrutturale sia urbana che extra-urbana in prossimità di Ortona. Questo scenario acquisisce tutti gli interventi che le amministrazioni ai vari livelli hanno già programmato/progettato.

Di seguito si riporta una descrizione degli interventi ricadenti nell'area di interesse ed enumerati nella legenda della figura 3.4, in particolare ci si riferisce:

- alla realizzazione della variante alla S.S.16 a nord del centro abitato di Ortona nei pressi di Villa Magna, nelle sue due alternative progettuali tuttora in corso di valutazione (intervento n° 1), come prosecuzione della variante già realizzata tra Pescara e Francavilla al Mare;
- al collegamento mediante viadotto tra Ortona centro, in prossimità di via Monte Maiella, e la zona dell'Ospedale sito in "contrada Sant'Andrea", come naturale prosecuzione della direttrice est-ovest rappresentata dalla S.P.62 che collega le aree poste nelle vicinanze del casello autostradale di Ortona, lungo la A14 con il centro abitato di Ortona e il litorale (intervento n° 2);
- alla realizzazione di un collegamento tra via Don Arturo Morlupi e via della Fontesanta e la costruzione di un viadotto in grado di mettere in comunicazione tale circonvallazione con via De Ritis (intervento n° 3);
- alla realizzazione del nuovo collegamento viario, parallelo alla linea ferroviaria Sangritana e a viale Civiltà del Lavoro, tra il casello A14 di Ortona e la S.S. 16, collegato alla viabilità della città di Ortona in via De Ritis (intervento n° 4);
- al ripristino della strada cosiddetta "di mezza costa", resa inagibile a seguito di fenomeni franosi, che collega via Marina con la S.S.16 in un percorso di mezza costa a nord della linea ferroviaria (intervento n° 5).

3.2 Lo Scenario di Progetto

La proposta progettuale infrastrutturale che accompagnerà il nuovo Piano Regolatore Portuale è descritta di seguito ed è rappresentata nella figura 3.5.

La proposta intende legare la riorganizzazione degli spazi e delle funzioni del porto lato mare con le funzioni e le reti di trasporto lato terra sia a servizio della città di Ortona che in connessione con le reti di rango superiore sia stradali (autostrada A14) che ferroviarie.

I principali interventi per lo scenario futuro prevedono:

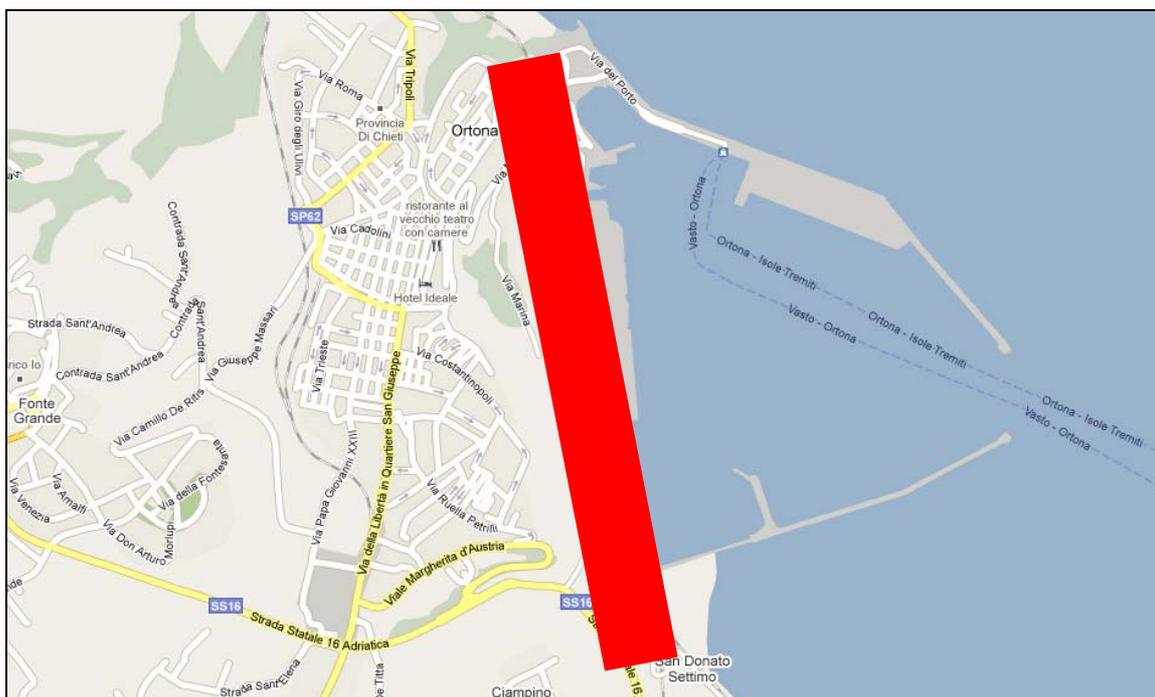
- l'adeguamento e ampliamento, come richiesto dal Gestore Sangritana, dei binari ad uso a servizio del molo nord, con conseguente ampliamento dell'area ferroviaria e riposizionamento del confine;
- il risezionamento e la rifunzionalizzazione dell'asse stradale di via della Cervana come descritto nel paragrafo successivo;
- la realizzazione di un nuovo tratto stradale che collega il porto e via della Cervana in prossimità del faro di Ortona con la Strada Provinciale San Tommaso e la S.S.16.

Riprogettazione di via della Cervana in prossimità del porto

Via della Cervana si estende per una lunghezza di circa 1.800 m. dall'intersezione con la S.S.16 a sud dell'area portuale di Ortona fino all'intersezione con via Marina e via del Porto in prossimità del faro di Ortona. Tale arteria ha attualmente una funzione promiscua di servizio sia alle attività del porto che alla viabilità urbana.

Nell'immagine seguente si riporta la localizzazione del tratto stradale oggetto di intervento.

Fig. 3.1 Inquadramento dell'area di studio



La carreggiata attuale si presenta a doppio senso di marcia e risulta caratterizzata da due corsie per una larghezza complessiva di circa 7,50 metri. Ai lati della strada, soprattutto nel tratto tra il cavalcavia di collegamento con la S.S.16 e l'area di alaggio dei pescherecci, è stata rilevata un'area utilizzata per la sosta dei veicoli; sul lato prospiciente la ferrovia, infine, lo spazio a



verde tra il marciapiede e il confine della ferrovia stessa ha larghezza variabile fino ad oltre 20 metri.

La funzione mista della strada sarà difficilmente modificabile, in quanto essa rappresenta l'unico collegamento, veicolare e pedonale, a livello del mare, tra la parte nord della città e il Lido dei Saraceni a sud, e allo stesso tempo risulta essere l'unico collegamento tra le diverse aree del porto.

La riprogettazione e la riorganizzazione degli spazi portuali rende necessaria, pertanto, una completa riqualificazione di via della Cervana.

Tale riprogettazione si rende fondamentale per mantenere la molteplicità di funzioni sopra descritte, separando nettamente il traffico ordinario, spostamenti da e per la città, dai flussi veicolari a servizio dell'area del porto, cercando di garantire elevati standard di sicurezza sia per gli utenti delle aree portuali che per tutti gli altri utenti dell'infrastruttura ed in particolare per le utenze deboli.

Via della Cervana, nella riconfigurazione di progetto, sarà in grado di garantire i massimi livelli di funzionalità per tutte le componenti di traffico ivi previste.

Nella parte ad uso del porto, infatti, i mezzi potranno circolare liberamente ed in maniera efficiente senza subire le interferenze causate dal traffico ordinario che si ritiene essere consistente soprattutto durante i periodi estivi. D'altro canto, la componente di traffico ordinario potrà agevolmente muoversi senza preoccuparsi dei disturbi causati dai veicoli portuali in manovra.

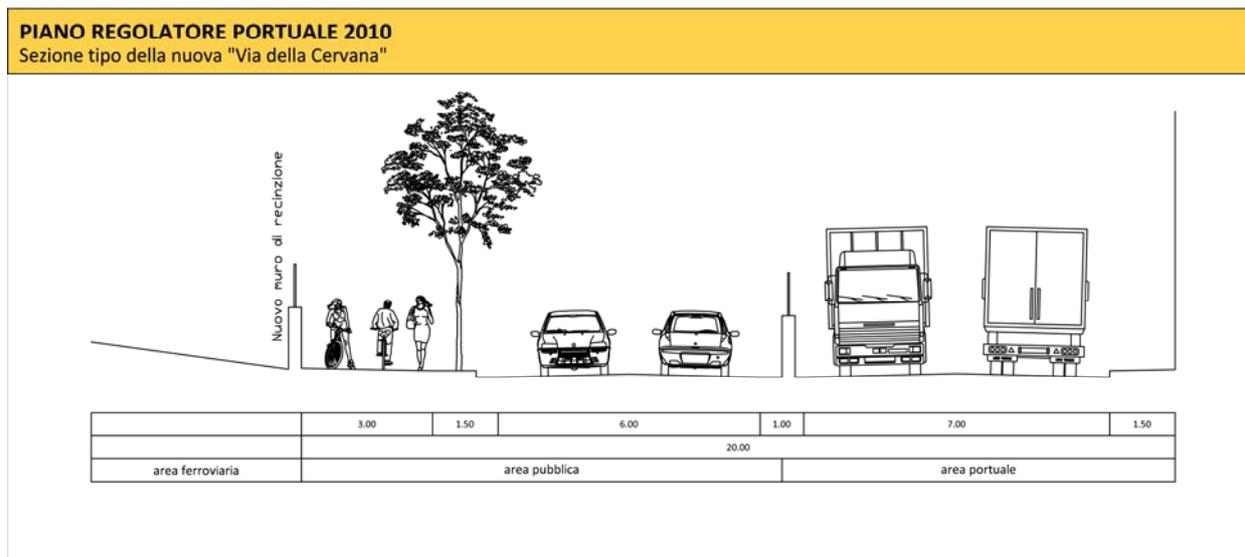
Particolare attenzione si è posta inoltre alla mobilità dei pedoni e dei ciclisti che potranno circolare lungo degli spazi loro previsti e riservati, in tutta sicurezza, dal momento che è prevista la realizzazione di un itinerario ciclo-pedonale della larghezza di circa 3 metri, in rispetto degli attuali standard europei di sicurezza.

L'itinerario ciclo-pedonale previsto collega via della Marina in prossimità del faro di Ortona e il Lido dei Saraceni, offrendo un percorso riparato dal sole grazie alla piantumazione o al recupero delle essenze arboree oggi presenti.

Come accennato in precedenza, la nuova sezione comprende una carreggiata di due corsie al servizio del porto, un'altra adibita a viabilità urbana ed, infine, una pista ciclo-pedonale per una larghezza complessiva di 20 metri.

Nella figura seguente si riporta la rappresentazione grafica di quanto descritto.

Fig. 3.2 Sezione tipo della nuova “via della Cervana”



Attualmente solo il tratto a sud dell'area di allaggio per i pescherecci consente un'espansione della sede stradale, utilizzando le due fasce ora adibite a verde e sosta.

Il tratto nord è fortemente condizionato dalla presenza degli edifici attuali del porto che restringono la sezione a circa 15 metri.

In una prima fase progettuale, che tenga conto della presenza di tali edifici, può essere ipotizzato un accesso veicolare all'interno del porto in prossimità dell'attuale area di allaggio, mentre l'uscita sarebbe collocata in fondo a Via della Cervana, dove la ferrovia attraversa la strada in direzione del molo nord. In questo modo la carreggiata al servizio del porto nel tratto nord diventerebbe ad unica corsia, riducendo opportunamente la larghezza della sede stradale (vedi Figura 3.7).

In una fase successiva (Figura 3.8), in cui l'organizzazione interna del porto prevede la riconfigurazione degli edifici sul lato della strada, la sede stradale verrebbe omogeneizzata sulla base della sezione tipo precedentemente illustrata e l'accesso veicolare all'area interna del porto andrebbe a coincidere con l'uscita in fondo alla strada.

Alternativamente, è ipotizzabile la creazione di un circuito a senso unico per la viabilità urbana, che coinvolga la strada di mezza costa e che preveda una carreggiata ad unica corsia in Via della Cervana.

Particolare attenzione deve essere posta alla gestione di via della Cervana una volta realizzato il tratto stradale che la collega, in prossimità del faro di Ortona, con la Strada Provinciale San Tommaso e la S.S.16 (intervento n° 7): non dovrà essere permesso, infatti, il transito lungo via della Cervana, nella parte di pubblico accesso, ai mezzi pesanti originati e destinati alle aree del porto; questa limitazione sarà attuata mediante il posizionamento di un'adeguata segnaletica di indirizzamento.

Fig. 3.3 Principali infrastrutture viarie e ferroviarie: Scenario Attuale

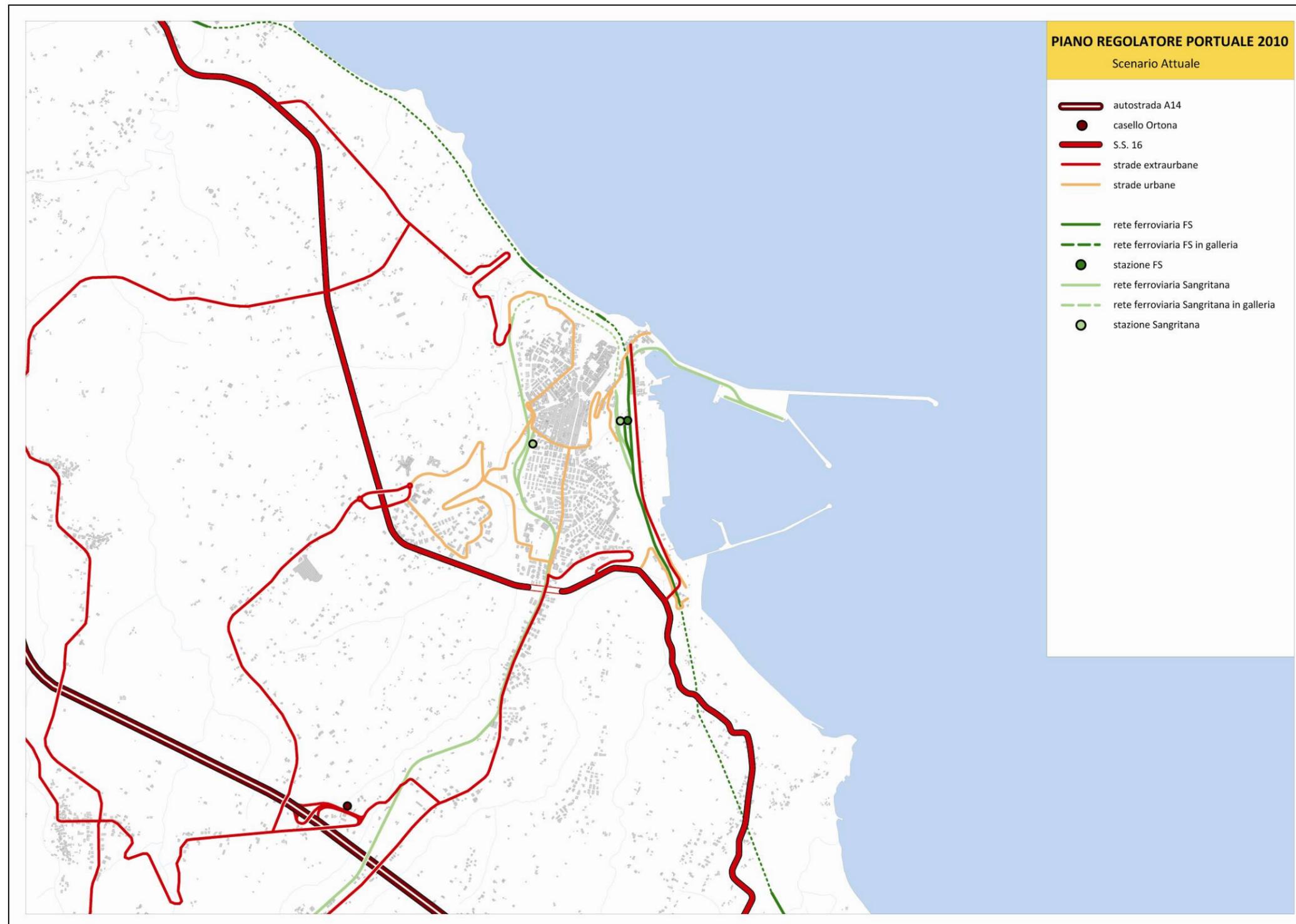


Fig. 3.4 Principali infrastrutture viarie e ferroviarie: Scenario di Riferimento

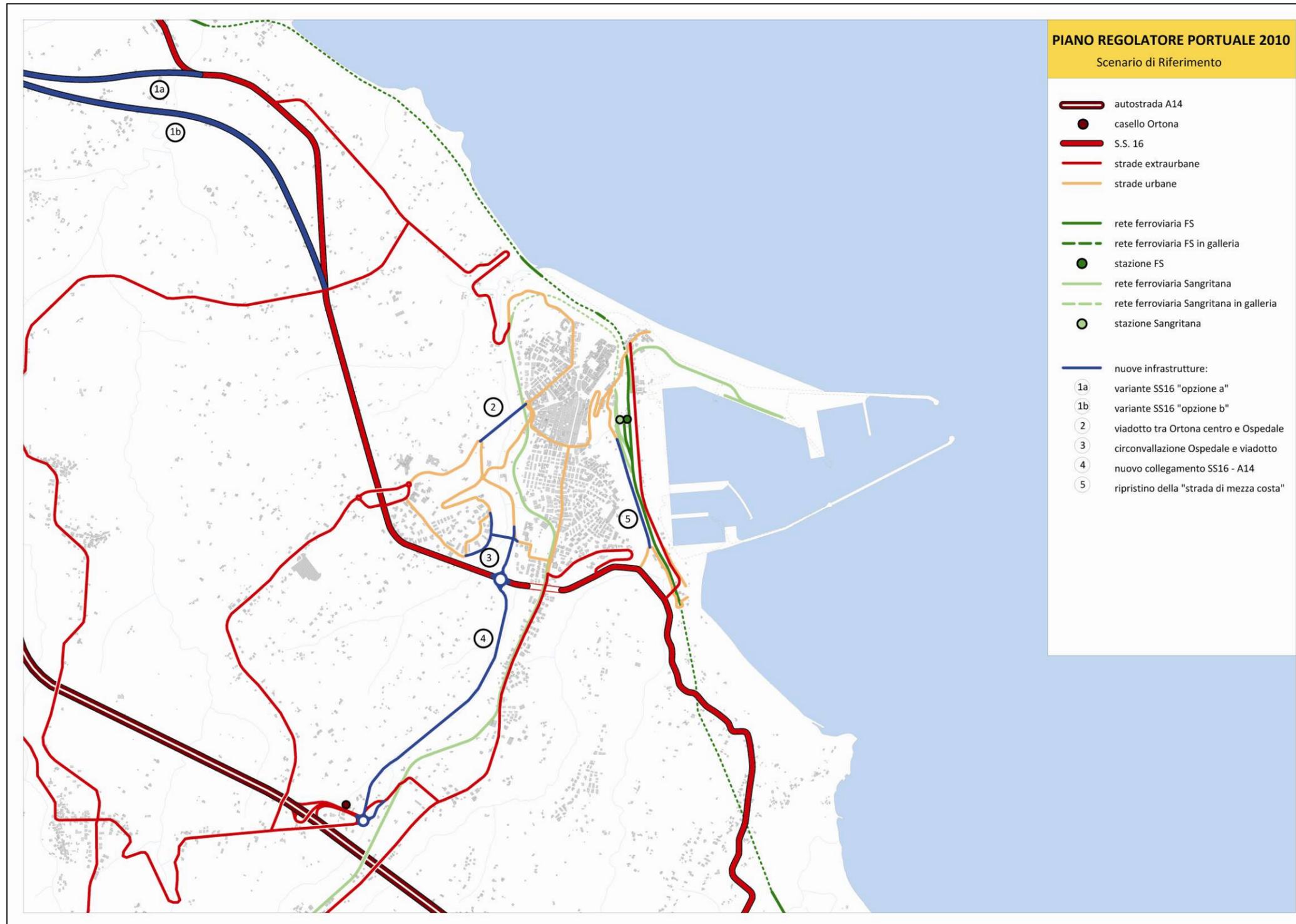


Fig. 3.5 Principali infrastrutture viarie e ferroviarie: Scenario di Piano

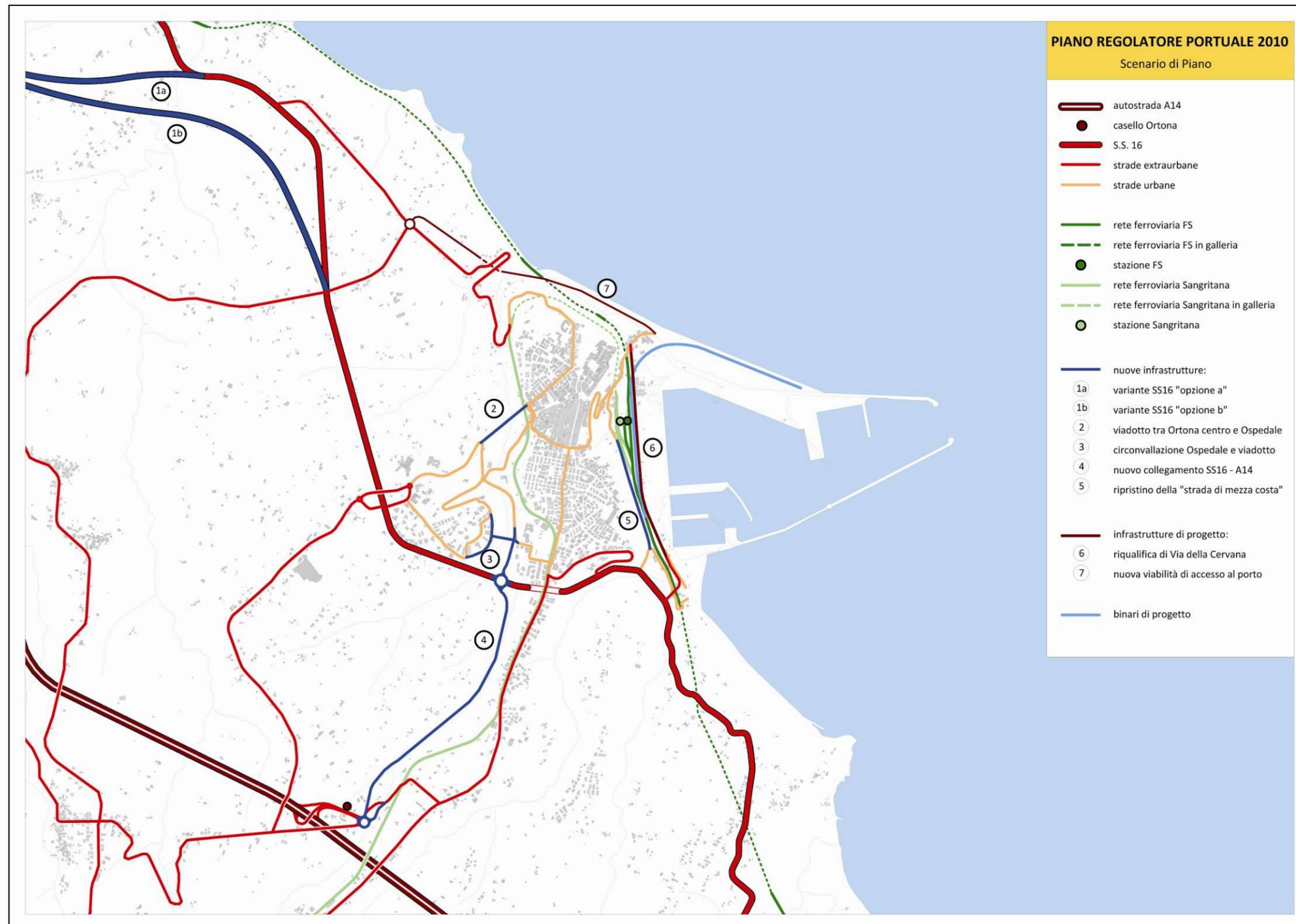


Fig. 3.8 Schema funzionale della viabilità: Scenario di Piano – fase II

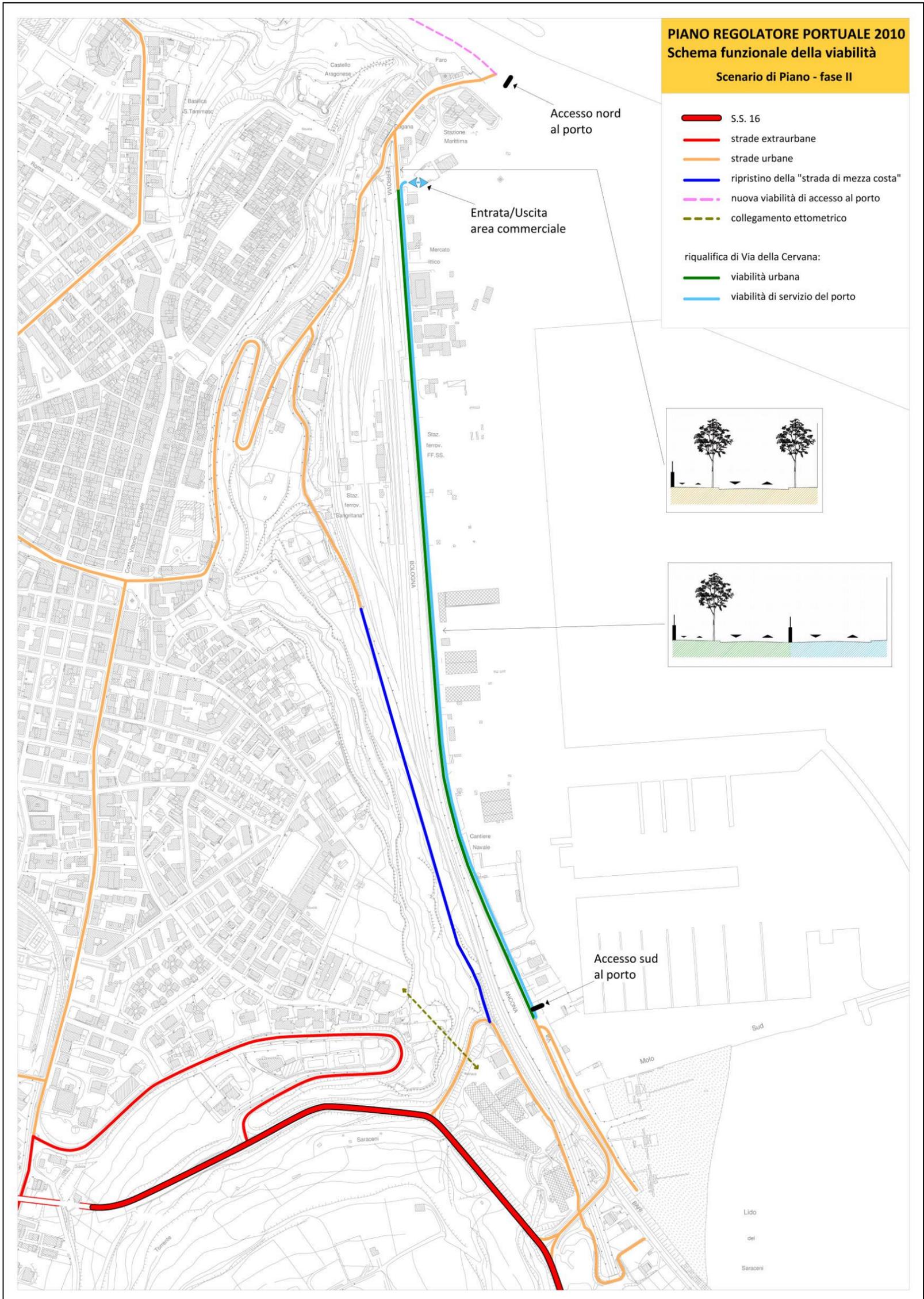


Fig. 3.9 Ingombro della nuova via della Cervana

