

5. Il nuovo porto e gli ambiti di trasformazione

Riprendendo il lavoro dello studio di fattibilità della STU il nuovo PRP considera la soluzione A dello studio di fattibilità quella più adatta per lo sviluppo del nuovo PRP, prevedendo comunque una sola imboccatura portuale a servizio sia del porto commerciale che di quello turistico-peschereccio.

La nuova organizzazione degli spazi a terra vede un aumento degli spazi ed una più decisa separazione tra le funzioni commerciali e quelle turistiche e di pesca. La delimitazione dell'ambito portuale, del porto operativo, è ancora segnata da via della Cervana la cui sezione prevede una netta delimitazione tra il traffico pesante da e per il porto ed il traffico urbano.

La divisione tra il bacino destinato alle attività commerciali e quello per le funzioni turistiche e di pesca è segnato da una banchina ortogonale alla banchina di riva destinata all'ormeggio di navi da crociera e ro-ro pax: a sud di tale banchina ha inizio la darsena pesca e nautica di diporto, a nord la zona industriale e commerciale.

La collocazione a sud del porto turistico e peschereccio, in prossimità del lido Saraceni, porta a creare un "polo" turistico cui anche la pesca può ben contribuire grazie all'espandersi del mercato dell'ittiturismo; la zona potrà contare anche su un sistema di accessibilità facilitato e slegato dal traffico pesante.

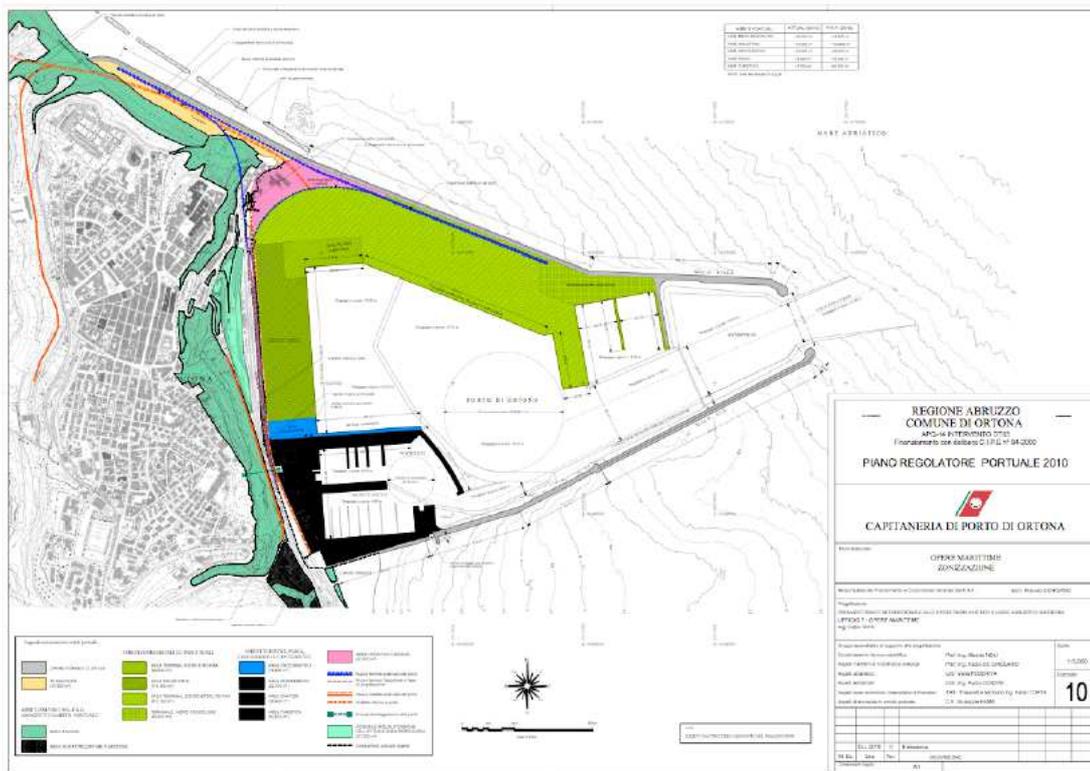


Figura 11 Il nuovo PRP



Figura 12 Schema funzionale della viabilità: Scenario di Piano

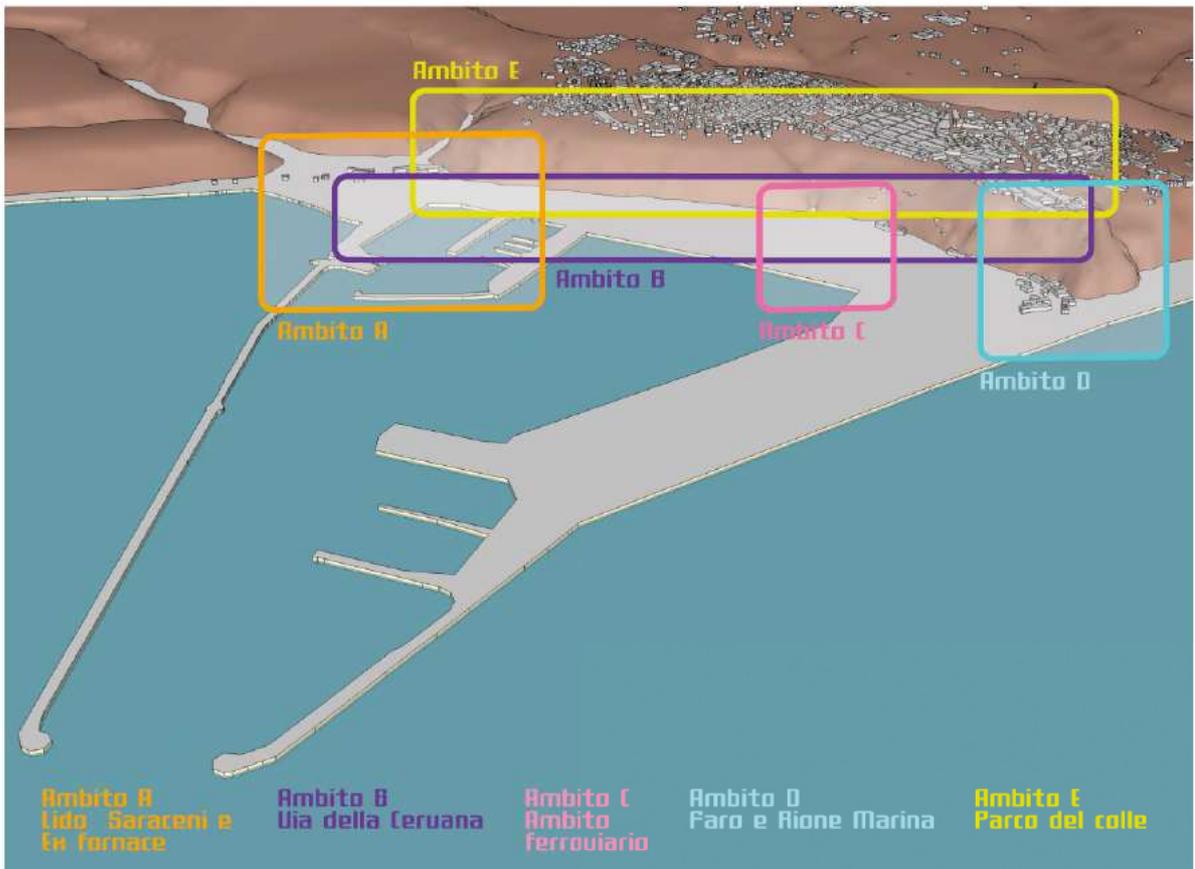
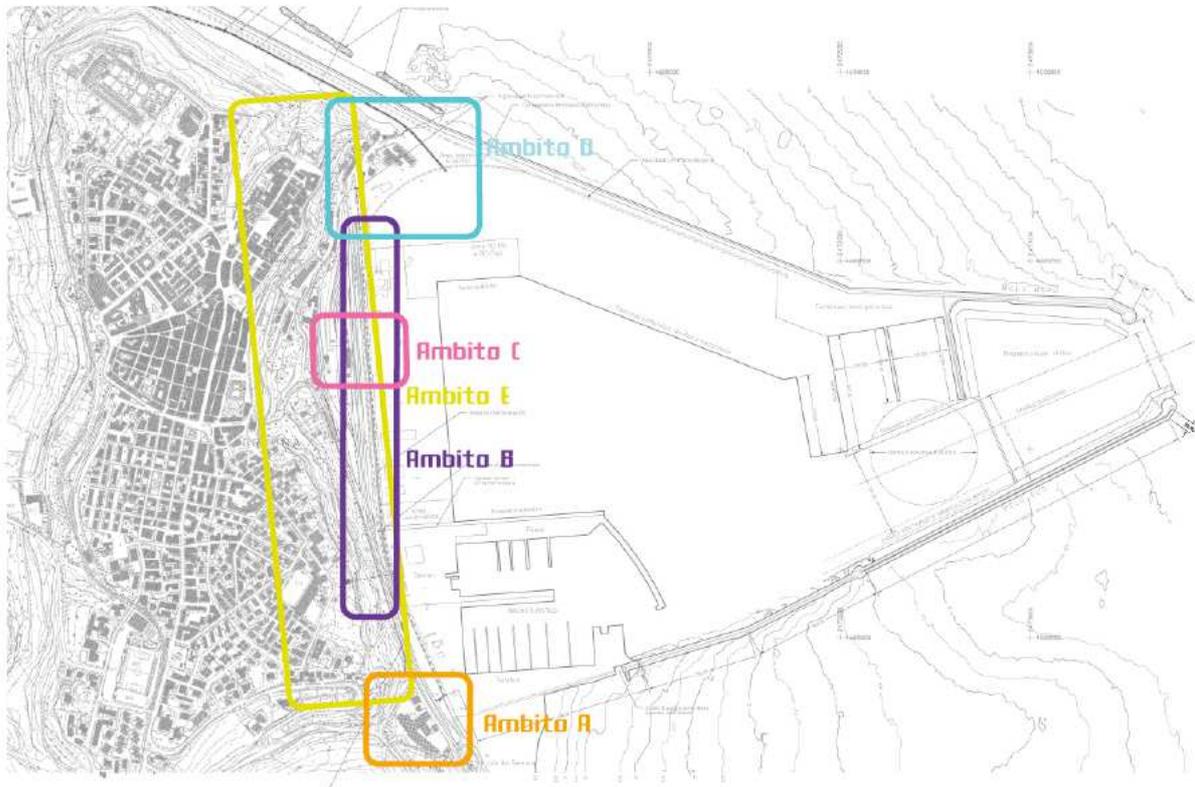


Figura 13 Individuazione degli ambiti di trasformazione

Gli ambiti di trasformazione

Il nuovo PRP, come si è visto, rimodula e riorganizza gli spazi portuali prevedendo anche una nuova viabilità di accesso e di servizio al porto. Al di fuori dell'ambito del porto-operativo sono rintracciabili gli ambiti urbani che più di altri saranno investiti dagli sviluppi della nuova realtà portuale, ambiti interessati dalle nuove previsioni di accessibilità e adeguamento infrastrutturale del porto, ed ambiti che si prestano allo sviluppo di progetti integrati di sviluppo locale, tutela e valorizzazione. La loro individuazione emerge anche da una lettura integrata delle indicazioni presenti negli strumenti di pianificazione considerati nei capitoli precedenti (vedi schema pagina precedente).

A- Lido Saraceni ed area ex fornaci

Localizzato a sud, ai piedi del promontorio di Ortona, l'ambito si caratterizza per: la presenza di immobili dismessi (ex fornace) e del lido Saraceni, una buona accessibilità (direttamente dalla SS 16), la vicinanza al tracciato dei binari dismessi della linea ferroviaria Adriatica, al porto turistico attuale e, nelle previsioni del nuovo PRP, al porto peschereccio e al terminal crocieristico.

L'ambito è interessato dalle indicazioni del PDMC per la parte della spiaggia, e dalle prescrizioni del PRG per la parte restante. Il PRG adottato prevede per le ex fornaci una destinazione d'uso F7, attrezzature turistiche; anche lo studio di fattibilità per la STU ipotizza uno sviluppo con funzioni turistico ricettive e la creazione di una connessione funzionale (e spaziale) tra l'area dismessa, il lido Saraceni ed il porto. Il recupero delle ex fornaci è auspicato anche dal PS della macroarea Francavilla-Ortona come azione per contribuire al ridisegno delle relazioni nell'ambito dell'asse strategico della Costa.

La presenza di immobili dismessi, le prescrizioni degli strumenti urbanistici, la localizzazione a ridosso della costa vicino al tracciato dismesso della linea Adriatica, la vicinanza al porto turistico, al nuovo porto peschereccio e al terminal crocieristico costituiscono elementi di forza nella creazione di un progetto per lo sviluppo di un polo turistico ricettivo nella città di Ortona. La riqualificazione dell'intero ambito si presta ad essere oggetto di un Progetto integrato di intervento ai sensi dell'art. 30/bis della legge regionale 18/1993 "Norme per la conservazione, tutela, trasformazione del territorio della Regione Abruzzo", finalizzato all'avvio di un progetto di sviluppo turistico di Ortona condiviso e capace di far dialogare le diverse funzioni (attrezzature turistiche, balneari, porto, pesca, ...), i diversi soggetti portatori di interessi e di coordinare le prescrizioni degli strumenti di pianificazione (il PRG, il PRP, il parco demaniale).

Tale progetto integrato si basa sull'attivazione di nuove connessioni:

- a) di tipo verticale (mare-porto \Leftrightarrow città) grazie alla previsione di un impianto di risalita che dalle ex fornaci porta al colle Costantinopoli, dove il PRG adottato prevede la realizzazione di attrezzature sportive (F8);
- b) di tipo orizzontale, a più livelli: fra diverse parti della città (lido Saraceni \Leftrightarrow Rione Marina), tra Ortona ed il resto della sua costa (punta di Acquabella \Leftrightarrow Lido Riccio), tra Ortona e la costa Teatina più in generale. Quest'ultima ipotesi potrebbe trovare maggiore forza se associata al riuso dei binari dismessi della linea Adriatica come percorso ciclo/pedonale (come ipotizzato da diversi strumenti).

La riqualificazione di tale ambito può rispondere ad obiettivi quali:

- maggiore qualità urbanistica complessiva del versante sud della zona portuale, grazie anche all'omogeneità progettuale;
- aumento dell'accessibilità e della fruibilità del Lido Saraceni, grazie anche alla previsione di un impianto di risalita meccanico;
- implementazione di politiche di sviluppo locale e valorizzazione delle risorse e potenzialità turistiche di Ortona;
- riqualificazione e rivitalizzazione urbana del quartiere Costantinopoli cui l'ambito si relazione anche con l'impianto di risalita meccanico;
- sostegno allo sviluppo del porto turistico e alle attività di pesca.

B -Via della Cervana

L'attuale via della Cervana rappresenta il collegamento da e per il porto dalla Statale 16 circa all'altezza del fosso Saraceni e del lido Saraceni. La via costeggia ad est il fronte del porto (magazzini, capannoni, edifici di servizio, ecc.) fino alla dogana e, in assenza di una viabilità interna al porto, svolge anche funzione di viabilità di servizio interno al porto; dal lato ovest affianca l'ambito ferroviario, prima del quale si ha un alternarsi di tratti, anche ampi, non ben definiti nella funzione ed aree per la sosta. L'andamento lineare della via interseca in più punti il confine dell'area portuale.

Il PRG adottato prevede una sistemazione degli spazi tra la sede stradale e l'ambito ferroviario a verde e a parcheggi ed ipotizza una possibile connessione con la strada di "mezza costa". Nel nuovo PRP la promiscuità tra uso portuale e uso urbano è risolta grazie alla separazione dei traffici. La nuova sezione oltre a garantire un uso più sicuro della via della Cervana, prevede anche un uso pedonale e ciclabile che connette il Borgo Marina con il lido Saraceni.

Via della Cervana nelle ipotesi di revisione della viabilità di accessibilità e servizio interno del porto si trova ad avere un nuovo ruolo e, insieme all'esteso ambito ferroviario (ambito C), rappresenta elemento importante sul quale costruire la nuova relazione città/porto, una sorta di "nastro" che corre lungo tutto il versante terra del porto, la parte che guarda alla città, il corrispettivo giù al porto della passeggiata orientale. Sarà importante dedicare attenzione anche alla progettazione degli spazi diversi da quelli destinati al transito veicolare, la scelta di come costruire la barriera che delimita l'area portuale e quella ferroviaria affinché la strada si ponga come elemento di ricucitura nella città.

Gli obiettivi dell'intervento sono:

- riqualificazione degli spazi marginali ed inserimento paesaggistico di via della Cervana;
- aumento della sicurezza nell'accessibilità al Lido Saraceni, al porto turistico e peschereccio;
- miglioramento del sistema della viabilità ed accessibilità al porto.

La riqualificazione della via della Cervana potrà così rappresentare il corrispettivo a livello del porto della passeggiata orientale, con un attento inserimento paesaggistico, accurata scelta e

messa a dimora di specie arboree, arbusti, rampicanti a formare barriere, spazi di sosta, ombreggiamenti, creazione di “stanze”.

A seguito del ripristino della strada di Mezza costa per la via della Cervana si possono anche prospettare le seguenti ipotesi:

1. il traffico veicolare dalla città al lido Saraceni e alla statale 16 transita sulla strada di mezzacosta ripristinata. In questo caso la parte urbana di via della Cervana potrà essere dedicata esclusivamente al transito pedonale e ciclabile tra la zona del faro e lido Saraceni (e da lì connettersi con i percorsi ciclabili in progetto lungo i tracciati dismessi della ferrovia Adriatica). Nell'ipotesi di uno sviluppo in chiave turistica di Ortona, potrebbe diventare uno spazio per ospitare funzioni ricreative legate al lido dei Saraceni, rappresentare il parallelo, a livello del mare, della passeggiata orientale, con una vista privilegiata verso la città alta ed il parco realizzato sul versante della collina (vedi ambito E);
2. la sezione urbana della via della Cervana mantiene il transito veicolare mentre sarà la strada di mezzacosta a rappresentare un percorso pedonale/ciclabile tra la città e il lido Saraceni;
3. strada di mezzacosta e tratto urbano della via della Cervana formano un anello a senso unico del traffico veicolare e pedonale/ciclabile.

C- Ambito ferroviario

I binari e le stazioni della linea Adriatica e della ferrovia Sangritana occupano lo spazio pianeggiante tra il porto e il versante del colle fronte mare. Uno spazio esteso che appare, oggi, sottoutilizzato.

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

La riqualificazione dell'ambito riveste un valore strategico nella costruzione di un rapporto tra la città ed il porto data la sua localizzazione, le caratteristiche fisiche del luogo e la dimensione. Richiede pertanto l'avvio di un processo integrato di implementazione di politiche urbane e sviluppo locale capace di andare oltre una visione settoriale. L'obiettivo è quello di ridare alla città uno spazio di legame con il porto da usarsi come parco e spazio per iniziative, anche temporanee, di promozione e valorizzazione delle risorse locali (spazio espositivo, museale, ...).

D- Faro e rione Marina.

Rione Marina è la parte di città più vicina al porto, ai piedi del versante nord-ovest del Castello Aragonese e a questo connesso grazie ad un sistema di scalette e sentieri (uno lato mare, più a nord, verso Punta Larga e l'altro sul versante ovest).

Le previsioni di riorganizzazione funzionale degli spazi portuali sono l'occasione per avviare un processo unitario di riqualificazione urbana del borgo e rappresentare uno dei tasselli della rete del rapporto porto \Leftrightarrow città. In questo modo, Rione Marina può diventare il borgo che offre servizi complementari alle offerte del polo di Lido Saraceni e della città alta.

E- Parco del colle

Il versante del colle tra la città ed il mare (Colle Saraceno, Colle Costantinopoli, versante del Castello) raccoglie luoghi non investiti dagli interventi di adeguamento del porto ma comunque attraversati dal sistema di relazioni tra questo e la città. L'ambito, interessato da fenomeni di instabilità e frane, è attualmente oggetto di interventi di stabilizzazione e di due progetti preliminari ("Parco del castello" e "Parco dei Saraceni") di riqualificazione ambientale e che prevedono anche la sistemazione a parco con sentieri e percorsi di collegamento dal capoluogo al mare.

Gli obiettivi della progettazione ambientale e paesaggistica del parco del colle:

- maggiore fruibilità della zona
- aumento delle connessioni città-porto
- miglioramento della percezione visiva
- avvio di iniziative di sviluppo locale connesse con la salvaguardia e valorizzazione delle risorse ambientali, paesaggistiche, botaniche.

Alcuni spunti progettuali per lo sviluppo dei progetti ai fini della creazione del rapporto città/porto possono essere ad esempio:

- creazione di un orto botanico tematico con l'ambizione che diventi l'ottavo orto botanico regionale ed accrescere i fattori di interesse e richiamo turistico. La Regione Abruzzo sostiene, anche economicamente, iniziative simili (Cfr legge regionale del 9 aprile 1997, n. 35 "Tutela della biodiversità vegetale e la gestione dei giardini ed orti botanici"); inoltre il progetto potrebbe trovare complementarietà con il giardino botanico mediterraneo di San Salvo;
- prolungamento della passeggiata orientale verso sud, sul colle Costantinopoli, fino a scendere alle ex fornaci; l'idea è presente anche nell'emendamento 10 del PRG;
- realizzazione di una piattaforma che sporge sul versante di colle Costantinopoli come spazio di sosta, osservazione, e riproposizione ideale del concetto del trabocco tipico della costa teatina.



Come si può vedere dallo schema, la visione di insieme di tali ambiti porta a leggere una connessione circolare tra la città ed il porto data sia dalla viabilità carrabile, sia dal ripristino del sistema dei sentieri che dalla città portano al porto e viceversa. Una volta che tutte le iniziative avranno trovato attuazione i punti dell'anello potranno essere:

- Castello,
- passeggiata orientale e suo prolungamento sul colle Costantinopoli,
- discesa al nuovo polo turistico della ex fornace e al Lido Saraceni grazie all'impianto di risalita,
- sistema pedonale e ciclabile della via della Cervana,
- rione Marina,
- sentieri/scalette sul versante del Castello oppure lungo la via Marina.

Il cuore del "circuito" è un grande parco che si estende sulle pendici del colle Costantinopoli e del Castello e sulle aree ferroviarie dismesse.

Gli effetti sulla relazione città/porto sono sintetizzabili in:

- aumento delle opportunità di accesso tra la città e il porto,
- aumento della fruibilità delle aree intermedie (area a parco),
- creazione di nuovi poli di sviluppo (polo turistico ex fornace ed anche Rione Marina),
- valorizzazione e riqualificazione dell'espansione urbana a sud (colle Costantinopoli),
- riqualificazione dell'immagine della città per chi arriva con il treno, con la nave, la barca,
- avvio di processi di sviluppo locale,
- avvio di processi autonomi di riqualificazione urbana.

TAVOLE ALLEGATE

Ambito A Lido Saraceni / Ex fornace

Localizzato a sud, ai piedi del promontorio di Ortona, l'ambito si caratterizza per: la presenza di immobili dismessi (ex fornace) e del lido Saraceni, una buona accessibilità (direttamente dalla SS 16), la vicinanza al tracciato dei binari dismessi della linea ferroviaria Adriatica, al porto turistico attuale e, nelle previsioni del nuovo PRP, al porto peschereccio e al terminal crocieristico.

L'ambito è interessato dalle indicazioni del PDMC per la parte della spiaggia, e dalle prescrizioni del PRG per la parte restante. Il PRG adottato prevede per le ex fornaci una destinazione d'uso F7, attrezzature turistiche; anche lo studio di fattibilità per la STU ipotizza uno sviluppo con funzioni turistico ricettive e la creazione di una connessione funzionale (e spaziale) tra l'area dismessa, il lido Saraceni ed il porto. Il recupero delle ex fornaci è auspicato anche dal PS della macroarea Francavilla-Ortona come azione per contribuire al ridisegno delle relazioni nell'ambito dell'asse strategico della Costa.

L'ambito si presta all'implementazione di un progetto integrato per lo sviluppo di un polo turistico nella città di Ortona grazie alla previsione di nuove connessioni di tipo verticale (mare-porto/città) grazie alla previsione di un impianto di risalita che dalle ex fornaci porta al colle Costantini dove il PRG adottato prevede la realizzazione di attrezzature sportive (F8) e di tipo orizzontale a più livelli: fra le diverse parti di città (lido Saraceni/Rione Marina), tra Ortona ed il resto della sua costa (punta di Acquabella/Lido Riccio) tra Ortona e la costa Teatina più in generale.

Quest'ultima ipotesi potrebbe trovare maggiore forza se associata allo sviluppo dell'idea di riuso dei binari dismessi della linea Adriatica come pista ciclo/pedonale.



S.T.U. per la riqualificazione dell'area portuale

Studio di fattibilità

Comparto turistico - Arenile sud

Progetto xxxxSTU

Comparto turistico e arenile sud

Riqualificazione ambientale

P Parcheggi di interscambio

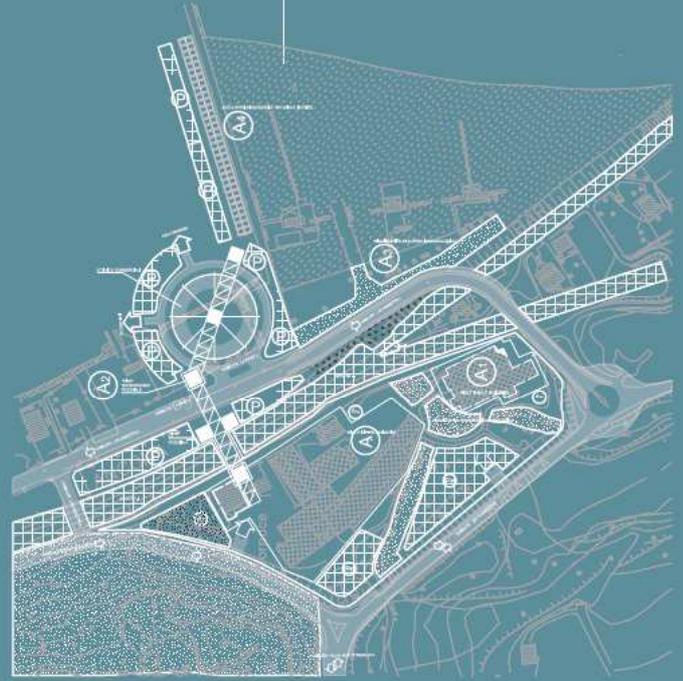
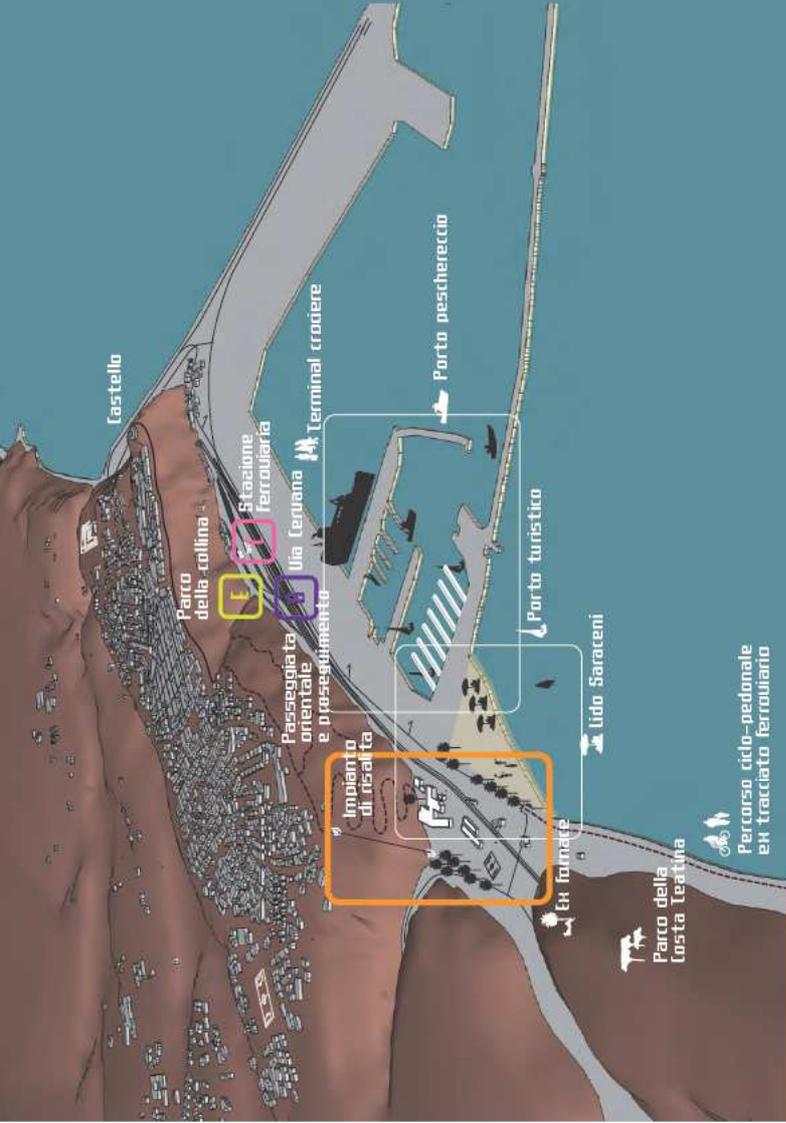
Pp Parcheggi pertinenziali

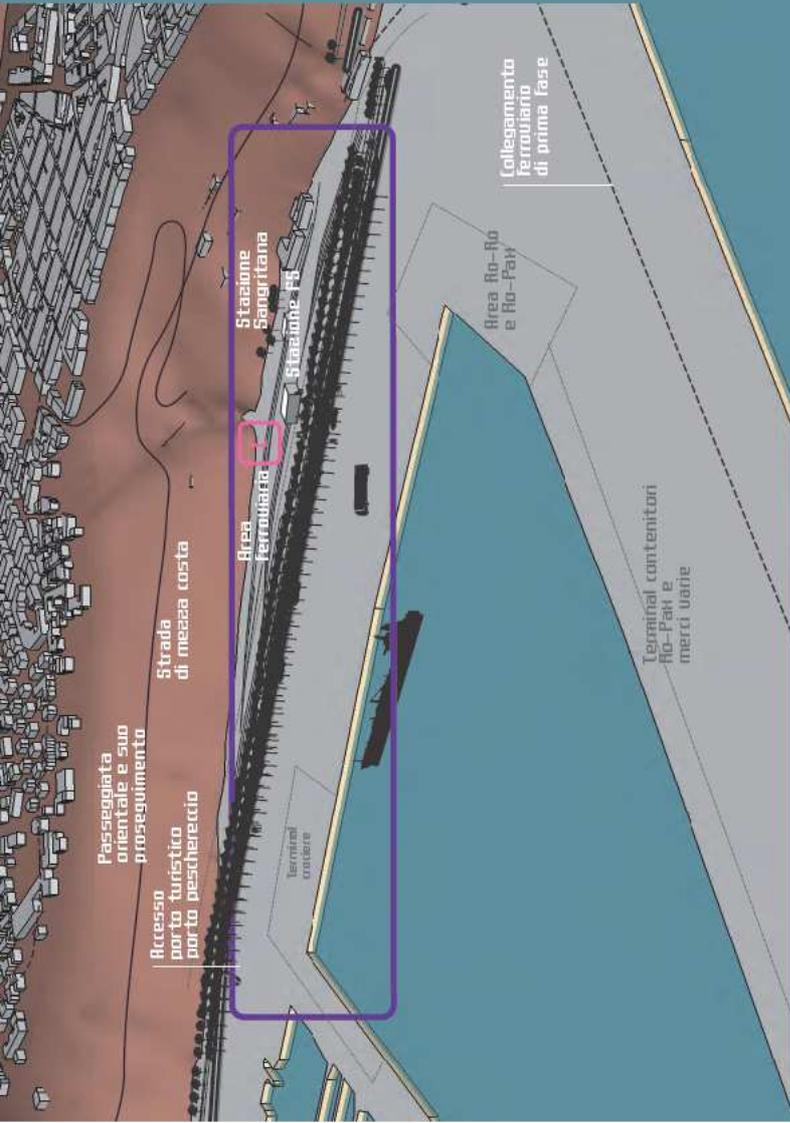
A1 Interventi ricettività

A2 Sovrappasso pedonale

A3 Attività commerciali

A4 Box e rimessaggio



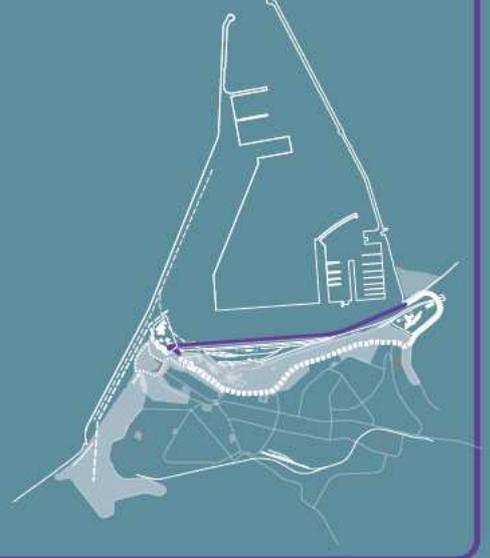


Ambito B Ambito della Cervana

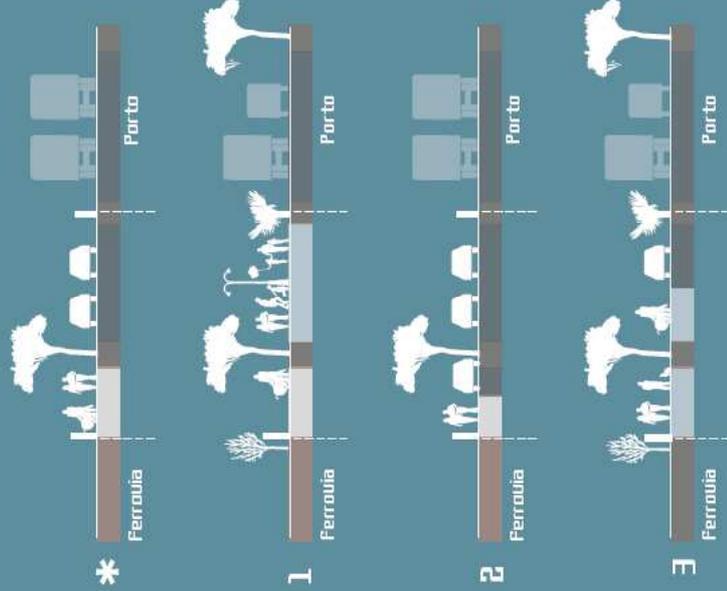
L'attuale via della Cervana rappresenta il collegamento da e per il porto dalla Statale 16 circa all'altezza del fosso Saraceni e del lido Saraceni. La via costeggia ad est il fronte del porto (magazzini, capannoni, edifici di servizio, ecc.) fino alla dogana e, in assenza di una viabilità interna al porto, svolge anche funzione di viabilità di servizio interno al porto; dal lato ovest affianca l'ambito ferroviario, prima del quale si ha un alternarsi di tratti, anche ampi, non ben definiti nella funzione ed aree per la sosta. L'andamento della via, lineare, interseca in più punti il confine dell'area portuale.

Il PRG adottato prevede una sistemazione degli spazi tra la sede stradale e l'ambito ferroviario a verde e a parcheggi (prevede inoltre una connessione con la strada di "mezza costa" che il PRG prevede di ripristinare). Nel nuovo PRP la promiscuità tra uso portuale e uso urbano è risolta grazie alla separazione dei traffici. La nuova sezione oltre a garantire un uso più sicuro della via della Cervana, prevede anche un uso pedonale e ciclabile che connette il Borgo Marina con il lido Saraceni.

La riqualificazione della via della Cervana può rappresentare il corrispettivo a livello del porto della passeggiata orientale, con un attento inserimento paesaggistico, accurata scelta e messa a dimora di specie arboree, arbusti, rampicanti a formare barriere, spazi di sosta, ombreggiamenti, creare "stanze".



Sezione stradale considerata nel progetto del PRP



Idee per la riqualificazione con il ripristino della strada di mezza costa

Ipotesi 1 Il traffico veicolare dalla città al lido Saraceni e alla statale 16 transita sulla strada di mezzacosta e via della Cervana è dedicata esclusivamente al transito pedonale e ciclabile tra la zona del faro e lido Saraceni (e da lì conmettersi con i percorsi ciclabili in progetto lungo i tracciati dismessi della ferrovia Adriatica) e diventare uno spazio per ospitare funzioni ricreative legate al lido dei Saraceni, rappresentare il parallelo, a livello del mare, della passeggiata orientale dove oggetto della vista non sarà ovviamente il mare ma la città arroccata ed il parco realizzato sul versante della collina (vedi ambito E).

Ipotesi 2 La sezione urbana della via della Cervana mantiene il transito veicolare mentre sarà la strada di mezzacosta a rappresentare un percorso pedonale/ciclabile tra la città e il lido Saraceni;

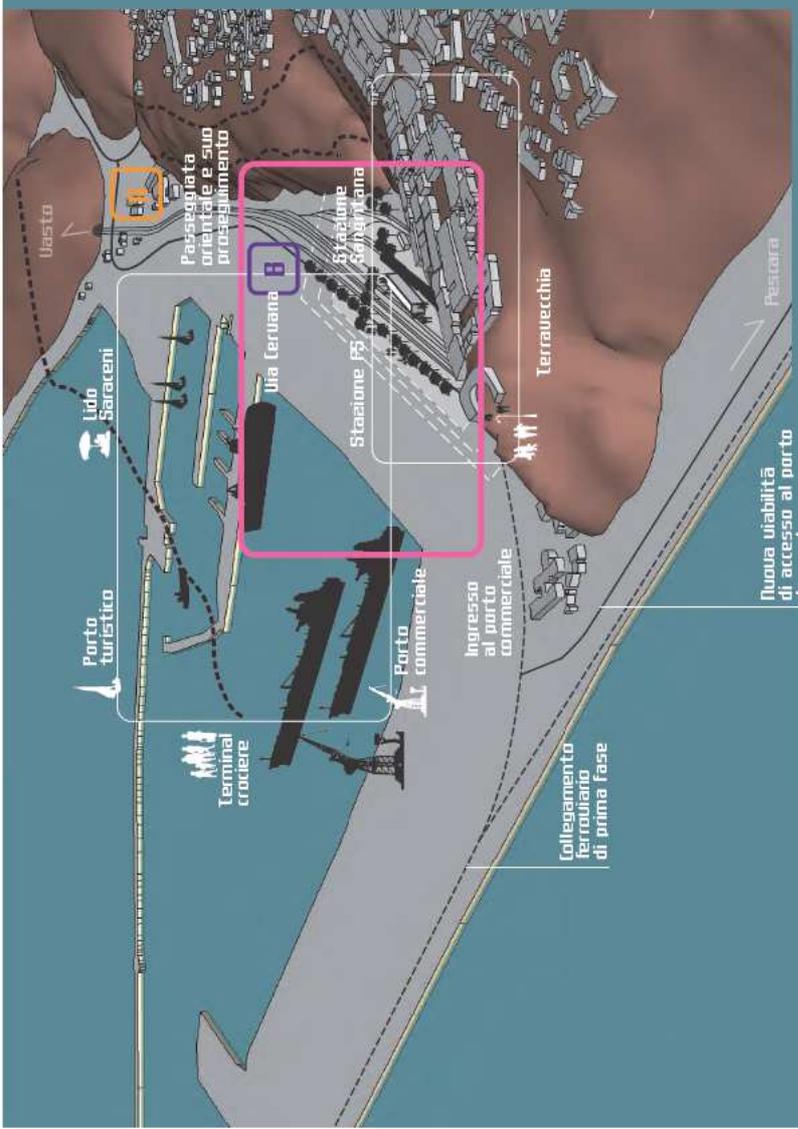
Ipotesi 3 La strada di mezzacosta e il tratto urbano della via della Cervana formano un anello a senso unico del traffico veicolare e pedonale/ciclabile

Ambito C Ambito Ferroviario

I binari e le stazioni della linea Adriatica e della ferrovia Sangritana occupano lo spazio pianeggiante tra il porto e il versante del colle fronte mare. Uno spazio esteso che appare, oggi, sottoutilizzato.

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

La riqualificazione dell'ambito riveste un valore strategico nella costruzione di un rapporto tra la città ed il porto data la sua localizzazione, le caratteristiche fisiche del luogo e la dimensione. Richiede pertanto l'avvio di un processo integrato di implementazione di politiche urbane e sviluppo locale capace di andare oltre una visione settoriale. Tra gli usi che si vanno sempre più diffondendo nel riuso delle aree ferroviarie vi è la creazione di parchi, aree verdi, spazi ricreativi e culturali.



S.T.U. per la riqualificazione dell'area portuale

Studio di fattibilità
Comparto commercio e logistica

-  Porto commerciale
-  Riqualificazione ambientale
- P** Parcheggi di interscambio
- Pp** Parcheggi pertinenziali
-  Comparto commerciale e logistica
- B1** Edifici per uffici
- B2** Piazza della stazione
- B3** Piano pilotis - autorimesse
- B4** Sovrappasso pedonale
- B5** Carico/scarico binario merci



Ambito E Parco del colle

Il versante del colle tra la città ed il mare (Colle Saraceno, Colle Costantinopoli, versante del Castello) raccoglie luoghi non investiti dall'adeguamento del porto ma comunque attraversati dal sistema di relazioni tra questo e la città.

L'ambito è interessato da fenomeni di instabilità e frane, è attualmente oggetto di interventi di stabilizzazione e di due progetti preliminari ("Parco del castello" e "Parco dei Saraceni") di riqualificazione ambientale che prevedono anche la sistemazione a parco con sentieri e percorsi di collegamento dal capoluogo al mare.

Alcuni spunti progettuali per lo sviluppo dei progetti ai fini della creazione del rapporto città/porto possono essere ad esempio:

- creazione di un orto botanico tematico con l'ambizione che diventi l'ottavo orto botanico regionale ed accrescere i fattori di interesse e richiamo turistico. La Regione Abruzzo sostiene, anche economicamente, iniziative simili (Cfr legge regionale del 9 aprile 1997, n. 35 "Tutela della biodiversità vegetale e la gestione dei giardini ed orti botanici"); inoltre il progetto potrebbe trovare complementarità con il giardino botanico mediterraneo di San Salvo;
- prolungamento della passeggiata orientale verso sud, sul colle Costantinopoli, fino a scendere alle ex fornaci; l'idea è presente anche nell'emendamento 10 del PRG;
- realizzazione di una piattaforma che sporge sul versante di colle Costantinopoli come spazio di sosta, osservazione, e riproposizione ideale del concetto del trabocco tipico della costa teatina.



Immagine da:
Il parco dei saraceni
rischio da frana e erosione
versanti

Progetto preliminare
settembre 2009

