

FORMIA E GAETA

DUE SOCIETA' PER LA RIQUALIFICAZIONE DI UN TERRITORIO COMPLESSO (*)

di Roberto Gallia¹, Roberto Guratti², Marilena Terreri³

1. *La STU nel processo di riqualificazione del litorale sud-pontino*

Le proposte, inoltrate separatamente dai comuni di Formia e di Gaeta, apparentemente risulterebbero slegate nella loro specificità.

La prima riguarda la riqualificazione dell'area di S.Croce, un nodo complesso del territorio comunale di Formia, dove gli assi di comunicazione longitudinali (la linea ferroviaria e le SS Appia e Flacca, nella direzione Roma-Napoli) si intersecano con quelli trasversali (direzione Cassino-Sora-Avezzano), e nel quale dovrebbero trovare collocazione servizi a scala comprensoriale, pubblici (la nuova stazione ferroviaria, in sostituzione e/o affiancamento a quella localizzata nel centro storico, e il nuovo ospedale, che riunirebbe quelli esistenti di Gaeta, Formia e Minturno) e privati (centro commerciale e centro servizi).

La seconda riguarda la riqualificazione della Piana di S.Agostino nel comune di Gaeta, un'area costiera di particolare interesse paesaggistico ed ambientale, attualmente non pienamente fruibile a causa sia del tracciato litoraneo della SS Flacca sia dalla precarietà delle strutture turistiche e commerciali, la cui realizzazione risulta di natura prevalentemente abusiva. L'Amministrazione comunale, negli anni trascorsi, ha avuto la capacità di porre il problema a livello regionale (la cui legislazione paesistica ha previsto espressamente la possibilità di procedere alla redazione di piani di riqualificazione ambientale) e di dialogare sia con gli operatori commerciali e turistici dell'area sia con i numerosi proprietari (di aree prevalentemente di superficie ridotta) convincendoli sull'ipotesi che la valorizzazione economica del comprensorio può avvenire esclusivamente tramite la sua riqualificazione ambientale. Idea alla quale questi ultimi hanno aderito, dando vita al Comprensorio di S.Agostino, struttura societaria privata che si pone come interlocutrice dell'Amministrazione comunale anche nell'ipotesi dell'eventuale costituzione della Società di trasformazione urbana.

I due interventi, pur così distinti nelle finalità e negli obiettivi, fanno entrambi parte di programmi a scala sovracomunale che individuano negli interventi di natura infrastrutturale, nella realizzazione e localizzazione dei servizi superiori e nel recupero ambientale, i cardini sui quali impostare la riqualificazione del litorale pontino e lo sviluppo delle aree interne che gravitano sul litorale medesimo.

Programmi sui quali le Amministrazioni comunali pontine hanno cominciato a riflettere in coincidenza dell'avvio dell'esperienza dei patti territoriali (che hanno riguardato l'Area pontina nord e l'Area pontina sud) e della partecipazione ai bandi per i programmi complessi di natura urbanistica (il comune di Gaeta ha avviato il contratto di quartiere dell'Annunziata), per poi definire obiettivi concertati (fra i quali le iniziative che sono alla base della costituzione delle STU) in occasione dell'elaborazione del PRUSST del Golfo di Gaeta e dei Monti Aurunci (uno dei sette programmi laziali che

* Pubblicato in: G.Storto, *Le società di trasformazione urbana*, Il Sole 24 Ore, Milano 2004, pagg.213-232

¹ Agenzia Sviluppo Lazio S.p.A.

² Comune di Gaeta (LT)

³ Comune di Formia (LT)

hanno ottenuto il finanziamento ministeriale), che le medesime Amministrazioni hanno ribadito e puntualizzato nei successivi programmi integrati dei Monti Ausoni e dei Monti Aurunci (programmi di valorizzazione delle risorse culturali ed ambientali ai fini della promozione turistica, previsti dalla L.R. n.40/1999).

L'ipotesi di avviare il processo di definizione delle STU è stata assunta dalle due Amministrazioni comunali, separatamente, con il medesimo fine di affrontare le problematiche complesse evidenziate nei programmi prima ricordati, rispetto alle quali le tradizionali procedure sia urbanistiche sia amministrative risultano inadeguate, e con l'intenzione di sperimentare nuove modalità di approccio e di gestione, pur nella consapevolezza che le stesse non presentano né una cultura né una prassi consolidata.



2. *Il comprensorio S.Croce nel comune di Formia*

2.1. Ambito di intervento

Il comprensorio di Santa Croce, anche se risulta un'area periferica del comune di Formia, costituisce un nodo strategico per lo sviluppo urbanistico della città.

Questo comprensorio, che ha la forma di un triangolo, riguarda un'area di poco più di un chilometro quadrato (circa 1.350.000 mq) compresa tra la SS. Appia e la Variante Appia bis (oggetto di un intervento di revisione per la creazione di un by-pass del Centro Urbano di Formia). La cuspide del triangolo è costituita dall'intersezione di queste due strade con la Superstrada che collega Formia a Cassino, importante nodo strategico per i collegamenti tra la costa e le zone interne del Frusinate.

L'area è attualmente caratterizzata dalla presenza di un importante centro commerciale, nato dalla ristrutturazione di un antico pastificio, e di attività industriali minori: alcuni capannoni destinati ad attività artigianali, un vecchio edificio industriale (Italcotoni) dimesso. La restante parte di territorio, non del tutto residuale, è utilizzata per attività agricole specializzate (serre ed uliveti).

Dal punto di vista urbanistico l'area risulta inserita in gran parte nell'ambito del Nucleo Industriale Formia-Gaeta con destinazioni polifunzionali. Il PRG vigente

prevede a nord della Variante Appia una zona industriale (D₅) con indice 3 mc/mq, e una zona agricola (E₁). A valle della Variante Appia la vasta area adiacente e limitrofa al centro commerciale ha destinazione urbanistica F₁ "Servizi privati di uso pubblico".

L'area è interessata da vincoli derivanti dal passaggio del metanodotto e dell'elettrodotto ferroviario, nonché di natura paesistica essendo il Fossato S. Croce classificato ai sensi della legge 431/85.

Il Consiglio Comunale di Formia già in sede di approvazione del Programma PRUSST ha rilevato la necessità di un intervento di riqualificazione di questa parte di territorio, in quanto interessata da iniziative imprenditoriali che ne hanno modificato le caratteristiche e la valenza.

Ritenendo che la riqualificazione urbanistica dell'area richieda il ricorso a procedure che tengano conto delle connesse problematiche di carattere non solo urbanistico ma anche economico-finanziario, la costituzione di una STU è sembrato uno strumento idoneo per intervenire in una parte di città dalle caratteristiche molto complesse.

2.2. Strategie di intervento

Nell'ultimo decennio l'intera area ha subito notevoli trasformazioni, legate principalmente alla nascita del Centro commerciale ITACA che ha creato un polo commerciale che attrae utenti non solo da Formia e Gaeta ma anche e soprattutto dalle aree del Frusinate e dagli altri comuni del Sud-Pontino.

L'orientamento dell'Amministrazione comunale per lo sviluppo futuro dell'area è indirizzato a confermare la destinazione prioritaria di polo commerciale.

Nell'ambito degli interventi inseriti nel PRUSST "dell'Area del Golfo di Gaeta e dei Monti Aurunci" (del quale il Comune di Formia risulta capofila ed il cui Accordo Quadro è stato firmato il 20 maggio 2002) particolare rilevanza occupano tre progetti tutti localizzati in quest'area.

Il primo riguarda l'ampliamento del Centro commerciale ITACA nelle aree contermini. L'intervento (da attuarsi da parte della società proprietaria CROS) prevede l'ampliamento dell'attuale fabbricato e la realizzazione di nuovi posti auto, necessari alle esigenze dell'aumento di superfici commerciali, utilizzando a tal fine parte del solaio di copertura del nuovo fabbricato e riconvertendo in parcheggio multipiano l'edificio industriale dismesso dell'ex Italcotoni. Inoltre la Società proprietaria propone il completamento di un ulteriore fabbricato condonato per attività commerciali e la realizzazione di un parcheggio multipiano a servizio dello stesso.

Il secondo intervento, localizzato su un'area confinante con il centro commerciale Itaca al di là della strada interna, da attuarsi da parte di altro soggetto privato (Società Orlandi) prevede la realizzazione di una struttura a destinazione mista commerciale e per il tempo libero (centro commerciale, aree per la ristorazione, un centro benessere, etc.).

Per entrambi gli interventi, che necessitano di essere approvati in variante al PRG, l'Amministrazione comunale ha adottato un'apposita variante al PRG (deliberata dal Consiglio Comunale in data 6 maggio 2002) per la quale sono in corso le procedure di approvazione.

Il terzo progetto riguarda la localizzazione nel comprensorio di S. Croce della nuova Stazione Ferroviaria, che consentirebbe un considerevole alleggerimento

dell'attuale stazione localizzata in pieno centro urbano, che denota ormai notevoli gap strutturali nella capacità di smaltimento del traffico passeggeri: la difficoltà di accesso alla stazione stessa, l'assenza di parcheggi auto e l'assoluta impossibilità di organizzare nel piazzale antistante un efficiente nodo di scambio ferro-gomma, sono gli elementi 'di crisi' più evidenti nella gestione quotidiana. A questi elementi di criticità costantemente presenti nell'arco dell'anno, considerato l'alto numero di pendolari che utilizzano la stazione, provenienti da tutto il Sud-Pontino oltre che da alcuni comuni del Frusinate, si deve aggiungere nella stagione estiva il flusso turistico-balneare per le città del Golfo e le isole Pontine.

L'ipotesi di nuova stazione risulta già inserita nell'accordo di programma "Accordo quadro nodo di Roma e rete ferroviaria regionale", sottoscritto l'8 marzo 2000 dal Ministero dei trasporti, dalla Regione Lazio e dalle FF.SS.

Da ultimo si è ipotizzata la possibilità che la Azienda USL LT6 possa insediare, nella zona immediatamente a ridosso dell'area commerciale a monte della superstrada 'variante Appia', l'ospedale comprensoriale che, in sostituzione degli attuali ospedali di Gaeta, Formia e Minturno, dovrebbe servire un potenziale bacino di utenza pari a 200.000 persone, nella normale stagione non turistica, con un numero di posti letto oscillante tra i 700 e gli 800.

La complessità dell'operazione, da inserire per altro nel piano regionale di riqualificazione delle sedi ospedaliere, non ha ancora consentito di avviare operativamente la realizzazione di quanto previsto, che, come verrà illustrato più estesamente di seguito, richiede di individuare il percorso delle procedure attuative anche sulla base delle risorse finanziarie realmente disponibili e/o reperibili.

Alla luce di quanto descritto appare evidente la necessità di ricorrere ad un programma coordinato di interventi su tale area, non solo per il ruolo strategico che essa può assumere per la localizzazione baricentrica nel comprensorio di riferimento, ma soprattutto per la complessità delle procedure da attuare per la cessione delle aree sulle quali realizzare le strutture pubbliche e delle procedure da avviare per la realizzazione e la gestione dei servizi di interesse pubblico.

2.3 Lo studio di prefattibilità per la STU

L'Amministrazione comunale di Formia, come si è già detto, ha ipotizzato di individuare nella costituzione di una STU la strada per avviare a soluzione le problematiche connesse alla riqualificazione del comprensorio di S.Croce, per le motivazioni precedentemente esposte e per il rilevante onere finanziario stimato in circa 175 milioni di euro (Tab. 1).

Tab.1 – Costi degli interventi da realizzare nel comprensorio S.Croce

Intervento	Lire	Euro
Espropri aree	100.000.000	51.645,69
Urbanizzazioni primarie	7.900.000.000	4.080.009,50
Parcheggi	4.000.000.000	2.065.827,60
Viabilità comprensoriale	12.000.000.000	6.197.482,79
Viabilità locale	4.000.000.000	2.065.827,60
Verde pubblico	10.000.000.000	5.164.568,99
Stazione Ferroviaria	60.000.000.000	30.987.413,95
Nuovo ospedale	200.000.000.000	103.291.379,82
Strutture private	<u>42.000.000.000</u>	<u>21.691.189,76</u>
	340.000.000.000	175.595.345,69

L'intero comprensorio deve essere oggetto di una progettazione urbanistica definitiva, che tenga conto sia delle scelte già formalizzate sia della concreta attuazione delle strategie di riqualificazione già delineate.

Sulla riqualificazione del comprensorio di S.Croce il Consiglio comunale di Formia si è espresso nel 1999, in occasione dell'approvazione del programma inserito nel PRUSST del Golfo di Gaeta e dei Monti Aurunci, e nel 2002, in occasione della adozione della variante al PRG relativa all'insediamento delle strutture commerciali.

La localizzazione della nuova stazione ferroviaria è prevista nel citato APQ, ma non esiste ancora alcuna indicazione formale sulla localizzazione del nuovo ospedale comprensoriale.

Inoltre, prima di procedere alla progettazione urbanistica definitiva, tramite la redazione di specifici studi di fattibilità dovranno essere sottoposte ad ulteriore verifica le problematiche connesse a:

- a) la viabilità di attraversamento ed accessibilità all'area;
- b) il dimensionamento del complesso ferroviario;
- c) la validità localizzativa del nuovo ospedale comprensoriale.

Sulla base di queste indicazioni è stato elaborato lo studio di prefattibilità, con il quale sono stati individuati anche i costi da sostenere per la redazione degli ulteriori studi e progettazioni propedeutici alla costituzione della STU.

2.3.a. Viabilità di attraversamento ed accessibilità all'area

Sul comprensorio attualmente grava il traffico di attraversamento che si svolge sulle due direttici della superstrada 'variante Appia', a monte, e della SS 7 Appia, a valle. Quest'ultima, inoltre, nel tratto in esame assume le caratteristiche di strada urbana.

L'accessibilità al comprensorio di S.Croce è oggi garantito da una strada interna, di larghezza pari a circa sei metri, a collegamento diretto tra la SS 7 Appia e la superstrada 'variante Appia', con andamento pressoché perpendicolare valle/monte, che già ora si presenta insufficiente alle necessità del solo centro commerciale Itaca, sia per ampiezza sia per il sistema dei collegamenti con le strade di maggior traffico.

Il progetto di adeguamento e potenziamento della superstrada 'variante Appia', presentato dall'ANAS, deve essere integrato all'ipotesi di riqualificazione dell'area, ponendo attenzione al tessuto urbanistico circostante.

La percorrenza del traffico di attraversamento deve trovare una localizzazione che non costituisca ostacolo ad un corretto uso dell'area.

Un particolare studio dovrà essere riservato alla viabilità di accesso e di servizio all'area, che non dovrà costituire intralcio al traffico veicolare di attraversamento, e le opere d'arte stradali da realizzare devono risultare compatibili con le caratteristiche paesaggistiche dell'area.

Le aree di sosta devono risultare compatibili con le caratteristiche dell'area, ed essere dimensionate in maniera tale da soddisfare in misura totale le esigenze connesse alle strutture permanenti, e nella misura possibile le esigenze connesse alle attività turistiche stagionali.

Le problematiche precedentemente evidenziate dovranno trovare risposta in un apposito studio di fattibilità, il cui costo può essere definito sulla base dell'impegno

(stimato in gg/uomo) di esperti nelle discipline del traffico, delle opere stradali e dell'urbanistica, compensati secondo le vigenti tariffe a vacazione, con le spese stimate forfettariamente nella misura del venti per cento.

Competenza	U.M.	Costo unitario	Quantità	Costo totale
Esperto urbanista senior	gg/uomo	880.000	10	8.800.000
Esperto urbanista junior	gg/uomo	588.000	20	11.760.000
sperto opere stradali senior	gg/uomo	880.000	10	8.800.000
Esperto opere stradali junior	gg/uomo	588.000	20	11.760.000
Esperto traffico senior	gg/uomo	880.000	30	26.400.000
Esperto urbanista junior	gg/uomo	588.000	60	35.280.000
				102.800.000
Rimborso spese			0,2	20.560.000
				123.360.000

Appare quindi congruo determinare in lire 125 milioni (79.018 Euro) il costo a base d'asta per la redazione dello SDF per la definizione della viabilità di accesso e di servizio all'area.

2.3.b. Dimensionamento del complesso ferroviario

L'area individuata dall'Amministrazione comunale per la realizzazione della nuova stazione ferroviaria, pur se posta in area esterna al tessuto urbano consolidato, già ad una prima lettura evidenzia come la sua condizione di 'periferizzazione' rispetto ai congestionati circuiti urbani e la contemporanea vicinanza al sistema dei centri commerciali, costituisca una localizzazione in grado, nel breve periodo, di far preferire dal traffico pendolare quotidiano la nuova stazione rispetto alla stazione 'storica' posta in centro città.

Alla luce di tutto ciò si rende assolutamente necessario risolvere già in fase di studio di fattibilità le problematiche relative a:

- a. come la stazione futura debba risolvere i problemi di accessibilità e fruibilità per tutti, in quanto l'area individuata risulta 'schiacciata' tra la SS 7 Appia e l'attuale sedime FFSS che, tra l'altro, risulta essere rilevato rispetto al piano stradale di circa 6 metri;
- b. la dimensione del sedime ferroviario, che oltre ad accogliere il traffico locale e la sosta dei treni in stazione, dovrà consentire al contempo il passaggio degli intercity e degli ETR;
- c. come conciliare il traffico veicolare in rallentamento per l'accesso al parcheggio FFSS, con il traffico in accesso da valle al sistema dei centri commerciali e delle strutture per il tempo libero, senza inflazionare e 'caotizzare' il già difficoltoso traffico sulla SS 7 Appia. Dovrà pertanto essere studiato un sistema di canalizzazione e separazione del traffico interno di accesso alla stazione e ai centri commerciali, dal traffico ordinario della S.S. 7, senza penalizzare alcuno dei due sistemi;
- d. come consentire l'accesso agli autobus di linea extraurbani, in quanto il sottopasso attuale appare poco 'permeabile' ad un uso misto automobile ed autobus;
- e. come conciliare le funzioni di servizio al traffico ferroviario, con altre funzioni localizzabili in stazione, sulla base delle quali definire le volumetrie da realizzare e le destinazioni d'uso da attribuire.

Le problematiche precedentemente evidenziate dovranno trovare risposta in un apposito studio di fattibilità, il cui costo può essere definito sulla base dell'impegno (stimato in gg/uomo) di esperti nelle discipline dei trasporti, economico-finanziarie ed

urbanistiche, compensati secondo le vigenti tariffe a vacanza, con le spese stimate forfettariamente nella misura del venti per cento.

Competenza	U.M.	Costo unitario	Quantità	Costo totale
Esperto urbanista senior	gg/uomo	880.000	20	17.600.000
Esperto urbanista junior	gg/uomo	588.000	40	23.520.000
Esperto trasporti senior	gg/uomo	880.000	30	26.400.000
Esperto trasporti junior	gg/uomo	588.000	60	35.280.000
Esperto finanziario senior	gg/uomo	880.000	10	8.800.000
Esperto finanziario junior	gg/uomo	588.000	20	11.760.000
				123.360.000
Rimborso spese			0,2	24.672.000
				148.032.000

Appare quindi congruo determinare in lire 150 milioni (77.469 Euro) il costo a base d'asta per la redazione dello SDF per la definizione ed il dimensionamento della nuova struttura ferroviaria.

2.3.c. *Verifica della validità localizzativa del nuovo ospedale comprensoriale*

L'ipotesi di realizzazione del nuovo ospedale comprensoriale si fonda sull'abbandono, contestualmente alla sua entrata in esercizio, degli attuali ospedali di Formia, Gaeta e Minturno; i cui immobili dovrebbero essere adibiti ad usi diversi e/o ricollocati sul mercato.

Per raggiungere una stima più attendibile dell'impegno finanziario che dovrà essere assunto, appare assolutamente necessario procedere alle valutazioni di concreta fattibilità dell'opera nella localizzazione territoriale individuata.

Appare strategica la soluzione delle problematiche relative all'accessibilità della struttura. E' necessario ridefinire i sistemi relazionali tra l'area ed il territorio circostante:

- quello prossimo definito dal comparto oggetto di riqualificazione;
- quello a breve e medio raggio, definito dal sistema urbano di Formia e delle conurbazioni e/o paesi limitrofi;
- quello di medio e lungo raggio, in funzione del quale andranno valutate anche le modificazioni che dovranno intervenire nel sistema del trasporto pubblico su gomma.

A tutto ciò andrà aggiunta la valutazione dei costi per la realizzazione dei sistemi infrastrutturali e del verde.

Dovranno essere quindi compiute indagini in relazione all'opera da realizzare, relative a:

- studio di inquadramento territoriale;
- definizione dei volumi di utenza globale, ripartiti per paese, che tengano presente l'incremento estivo;
- definizione dei servizi ospedalieri prestati e dei servizi ospedalieri specialistici necessari;
- dimensionamento dell'ospedale;
- dimensionamento delle infrastrutture primarie;
- dimensionamento dei parcheggi;

- dimensionamento delle aree a verde attrezzato;
- valutazione dell'attuale sistema di trasporto pubblico urbano ed extra-urbano, e delle modificazioni indotte dall'intervento;
- dimensionamento dei nuovi servizi (in km. globali).

Dovranno essere inoltre avanzate ipotesi per la ricollocazione degli immobili ospedalieri dismessi.

Le indagini e gli studi necessari andranno definiti tramite un apposito studio di fattibilità, il cui costo può essere stimato sulla base dell'impegno (gg/uomo) di esperti nelle discipline di ingegneria sanitaria, dei trasporti ed economico-finanziario, compensati secondo le vigenti tariffe a vacanza, con le spese stimate forfettariamente nella misura del venti per cento.

Competenza	U.M.	Costo unitario	Quantità	Costo totale
Esperto ingegneria sanitaria senior	gg/uomo	880.000	60	52.800.000
Esperto ingegneria sanitaria junior	gg/uomo	588.000	120	70.560.000
Esperto trasporti senior	gg/uomo	880.000	15	13.200.000
Esperto trasporti junior	gg/uomo	588.000	30	17.640.000
Esperto economico-finanziario senior	gg/uomo	880.000	30	26.400.000
Esperto economico-finanziario junior	gg/uomo	588.000	60	35.280.000
				215.880.000
Rimborso spese			0,2	43.176.000
				259.056.000

Appare quindi congruo determinare in lire 260 milioni (164.357 Euro) il costo a base d'asta per la redazione dello SDF per la verifica della validità localizzativa del nuovo ospedale comprensoriale.

2.3.d. *Progettazione urbanistica*

Sulla base degli esiti degli studi di fattibilità e delle indagini conoscitive, precedentemente descritte, si potrà procedere alla progettazione urbanistica attuativa.

Il costo per la redazione della variante urbanistica è stato calcolato sulla base della Circolare del Ministero dei LL.PP. n.6679 del 1/12/1969.

Parametro	U.M.	Quantità	Costo unitario	Importo
Superficie	Ha	40	150.000	6.000.000
Cubatura	Mc	400.000	15	6.000.000
				12.000.000
Coefficiente adeguamento			0,83	9.960.000
Maggiorazione ristrutturazione			0,50	4.980.000
				14.940.000
Rimborso spese		0,31		4.631.400
				19.571.400
Rivalutazione ISTAT		13		254.428.200

Appare quindi congruo determinare in lire 300 milioni (154.937 Euro) il costo a base d'asta per la redazione della progettazione urbanistica, comprensiva della

certificazione degli usi civici e delle indagini geologiche di dettaglio di cui alla delibera G.R. n.2649/1999.

2.3.e Costituzione della S.T.U.

Il progetto urbanistico attuativo è il presupposto indispensabile affinché l'Amministrazione comunale possa procedere alla costituzione di una Società di trasformazione urbana.

Appare opportuno tuttavia che ogni decisione in merito sia preceduta da una valutazione comparativa con altre procedure che potrebbero comunque consentire il conseguimento dell'obiettivo costituito dalla riqualificazione del comprensorio di S.Croce.

Tale comparazione potrà essere oggetto di un apposito studio di fattibilità, il cui costo può essere definito sulla base dell'impegno (stimato in gg/uomo) di esperti nelle discipline amministrative, fiscali e finanziarie, compensati secondo le vigenti tariffe a vacanza, con le spese stimate forfettariamente nella misura del venti per cento.

Competenza	U.M.	Costo unitario	Quantità	Costo totale
Esperto amministrativista senior	gg/uomo	880.000	10	8.800.000
Esperto amministrativista junior	gg/uomo	588.000	20	11.760.000
Esperto finanziario senior	gg/uomo	880.000	10	8.800.000
Esperto finanziario junior	gg/uomo	588.000	20	11.760.000
Esperto fiscale senior	gg/uomo	880.000	10	8.800.000
Esperto fiscale junior	gg/uomo	588.000	20	11.760.000
				61.680.000
Rimborso spese			0,2	12.336.000
				74.016.000

Appare quindi congruo determinare in lire 75 milioni (47.411 Euro) il costo a base d'asta per la redazione dello SDF per la definizione delle condizioni di opportunità per ricorrere alla costituzione di una S.T.U. al fine di dare attuazione al progetto di riqualificazione del comprensorio di S.Croce.

2.3.f Riepilogo costi degli SDF per la costituzione della STU

Nei precedenti paragrafi sono stati individuati gli studi di fattibilità e le indagini conoscitive necessarie, insieme alla progettazione urbanistica, propedeutiche alla costituzione della S.T.U.

I costi totali, comprensivi di oneri fiscali, possono essere così riepilogati.

	Importo	Oneri previdenziali	IVA	Totale Lire	Totale Euro
Studio di prefattibilità	12.000.000		2.400.000	14.400.000	7.436,98
SDF Viabilità e Accessibilità	125.000.000	2.500.000	25.500.000	153.000.000	79.017,91
SDF Dimensionamento complesso ferroviario	150.000.000	3.000.000	30.600.000	183.600.000	94.821,49
SDF Validità localizzativa nuovo ospedale	260.000.000	5.200.000	53.040.000	318.240.000	164.357,24
Progetto urbanistico	300.000.000	6.000.000	61.200.000	367.200.000	189.642,97
SDF Costituzione STU	75.000.000	1.500.000	15.300.000	91.800.000	47.410,74
	922.000.000			1.128.240.000	582.687,33

Dei circa seicentomila euro che l'Amministrazione comunale di Formia ha preventivato di impegnare per la redazione degli studi e delle progettazioni necessarie al fine di verificare la procedibilità della costituzione di una STU per la riqualificazione del comprensorio di S.Croce, la metà circa deriveranno dal contributo finanziario che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha concesso in esito alla graduatoria del primo bando nazionale.

2.4. Cronoprogramma

Il cronoprogramma deve essere suddiviso in tre fasi: la prima relativa alla redazione degli studi di fattibilità precedentemente individuati, la seconda relativa alla progettazione urbanistica e la terza relativa allo studio di fattibilità sulla opportunità di procedere alla costituzione della STU; evidenziando la seguente tempistica.

Prima fase: redazione degli SDF

Azioni	Giorni
Bando di gara per affidamento SDF	60
Redazione SDF	90
Approvazione SDF	30
Tempo totale	180

Seconda fase: progettazione urbanistica

Azioni	Giorni
Bando gara per affidamento progettazione	60
Redazione variante urbanistica	180
Adozione comunale	30
Pubblicazione	60
Controdeduzioni e trasmissione	30
Approvazione definitiva	120
Tempo totale	480

Terza fase: redazione SDF sulla costituzione della STU

Azioni	Giorni
Bando di gara per affidamento SDF	60
Redazione SDF	60
Approvazione SDF	30
Tempo totale	150

Inutile far rilevare come nella definizione dei tempi necessari per avviare la costituzione della STU, incidano in misura irragionevole le procedure urbanistiche.

Il cronoprogramma complessivo prevede quindi l'esecuzione di tutti gli studi e le progettazioni in 810 giorni. Qualora la terza fase possa coincidere temporalmente, in tutto o in parte, con la seconda fase, il tempo necessario per sottoporre al Consiglio comunale la decisione di procedere alla costituzione di una S.T.U. può essere ridotto di 120-150 giorni.

2.5. Il partenariato

Attualmente all'ipotesi di partenariato nella costituzione e nella gestione della STU ha aderito con una lettera di intenti l'Agenzia regionale per la promozione degli investimenti e dell'occupazione Sviluppo Lazio S.p.A.

Considerata la natura degli interventi e delle infrastrutture da realizzare, gli ulteriori partner pubblici sono individuabili in:

- Azienda USL-LT6, per quanto riguarda la realizzazione dell'Ospedale comprensoriale. L'Ospedale avrà un bacino d'utenza, per quanto riguarda il normale esercizio invernale, di 200.000 persone (comuni di Gaeta, Formia, Minturno, ed i paesi dei Monti Aurunci) ed un numero di posti letto compreso tra i 700 e gli 800.
- Ente FF.SS.-Trenitalia, per quanto riguarda la realizzazione della nuova stazione ferroviaria di S.Croce, posta in limite sud del territorio comunale di Formia.
- ANAS e la Regione Lazio, per i lavori di adeguamento della strada SS 7 Appia, come pure per i lavori di adeguamento e/o realizzazione ex-novo di tratti della superstrada di monte 'variante Appia', nonché per i lavori di rifacimento e razionalizzazione di tutti gli attraversamenti della stessa da parte del traffico locale.

Sicuramente potranno essere coinvolte anche l'agenzia regionale Litorale S.p.A., che ha competenze per la promozione e lo sviluppo dei comuni del litorale, e l'Amministrazione provinciale di Latina.

Veduta panoramica dell'area di S.Croce



3. La Piana di S. Agostino nel comune di Gaeta

3.1. Ambito di intervento

Nella parte settentrionale del territorio del comune di Gaeta (LT), fra il mare e la S.S. Flacca, si estende la Piana di S. Agostino, un comprensorio di circa 75 ha, di estrema importanza ambientale e paesaggistica, attualmente urbanizzato con interventi edilizi di tipo "spontaneo".

Anche se non risulta la presenza di aree produttive dismesse, sussiste tuttavia uno stato di diffuso degrado, sia fisico che strutturale-organizzativo, dovuto alla presenza di numerose piccole attività turistiche e di servizio alla balneazione, sorte, per la maggior parte, in maniera spontanea. Le aree ad utilizzazione agricola, un tempo molto diffuse, risultano notevolmente ridotte, costituendo una parte marginale rispetto alle attività ivi presenti. Gli interventi di edilizia residenziale, sorti anch'essi in maniera spontanea, costituiscono ulteriore elemento di degrado in quanto realizzati spesso in maniera precaria, con materiali e tecnologie di scarso valore economico e di rilevante contrasto con l'ambiente.

Il vigente PRG destina l'area a Zona Alberghiera, in particolare a sottozona A-A5 con obbligo di piano particolareggiato, prescrivendo una h. max = 7,00 m e if = 0,60 mc/mq.

Il vigente P.T.P., Ambito Territoriale 14, vede il comprensorio incluso in zona T₁ – Fascia Costiera ad alto valore Paesistico, le cui norme di attuazione per S. Agostino in particolare prescrivono la redazione di un piano particolareggiato corredato da Sip (Studio di Inserimento Paesistico), che persegua la protezione e valorizzazione dell'ambiente naturale litoraneo superstite. Il piano particolareggiato dovrà prevedere il trasferimento dell'edificato precario esistente al di là dalla strada litoranea verso l'entroterra, consentendo una riprogettazione con aumento della volumetria attuale previsto dal P.R.G. fino ad un massimo del 10%, specie per le attrezzature attualmente realizzate sulla duna e sulla spiaggia.

La riqualificazione risulta strategica perché costituisce l'unica area pianeggiante del territorio di Gaeta, prospiciente il mare, nella quale è possibile, in termini di sostenibilità, la realizzazione di strutture e servizi per il potenziamento delle attività turistiche e di quelle connesse alla balneazione.

3.2. Strategie di intervento

L'Amministrazione comunale di Gaeta, con delibera C.C. n.88 del 29 ottobre 2001, ha ipotizzato che la costituzione di una STU possa rappresentare lo strumento idoneo per attuare il recupero della Piana di S. Agostino, con la sua riqualificazione ambientale ed urbanistica, al fine di arrestare i processi di degrado e, contestualmente, conseguire la valorizzazione economica delle risorse ambientali e paesaggistiche con la realizzazione di interventi compatibili e sostenibili.

Questo indirizzo risulta coerente con atti già assunti in precedenza.

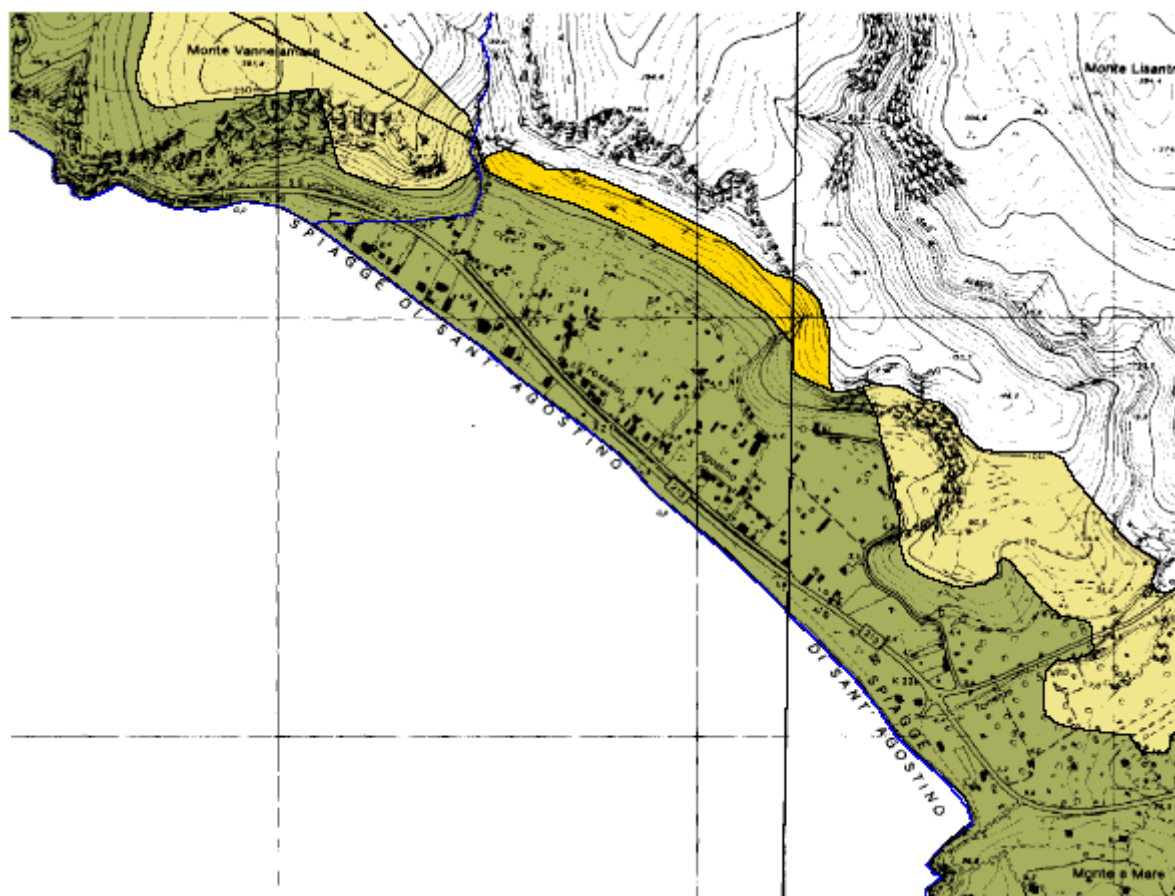
La delibera C.C. n.37 del 26/06/1997, nel dettare gli indirizzi per procedere alla variante generale al piano regolatore, ha previsto il recupero naturalistico e turistico della Piana di S. Agostino, tramite lo spostamento nell'entroterra della S.S. Flacca ed il recupero della spiaggia e delle dune, il collegamento con la S.P. di S. Agostino e la realizzazione di adeguate aree di parcheggio, nonché la sostituzione dell'attuale edificazione con la realizzazione di verde pubblico attrezzato e di strutture turistiche (campeggio, albergo, ristoranti ed attività connesse alla balneazione).

Gli aspetti fisico-ambientali della piana sono stati oggetto di approfondimento all'interno dell'indagine, propedeutica alla redazione della variante generale al piano regolatore, relativa allo studio geologico, idrogeologico e geomorfologico del territorio comunale, redatto dal Servizio geologico del Dipartimento per i Servizi tecnici nazionali della Presidenza del Consiglio e approvato dal Dipartimento ambiente e protezione civile della Regione Lazio in data 12/06/2000.

Il programma è stato inserito anche all'interno del "P.R.U.S.S.T. del Golfo di Gaeta e dei Monti Aurunci", prevedendo investimenti complessivi per circa 130 miliardi di lire, dei quali circa 35 di risorse pubbliche (da reperire) per la realizzazione di opere infrastrutturali, e circa 95 di risorse private (delle quali 47 già reperite) per la realizzazione di investimenti imprenditoriali e il concorso alla realizzazione di opere infrastrutturali.

Per poter partecipare a quest'ultimo programma, i proprietari delle aree e degli immobili ricadenti nell'area hanno costituito (in data 3/05/2001) il Consorzio "Piana di S. Agostino", avente per oggetto quello di "promuovere lo sviluppo integrato delle attività produttive favorendo le opportunità di investimenti imprenditoriali".

Nonostante l'impegno fino ad oggi profuso, la complessità dell'operazione non ha ancora consentito di avviare con tempestività la realizzazione di quanto previsto, che, come verrà illustrato più estesamente di seguito, richiede di individuare il percorso delle procedure attuative di natura urbanistica e di programmare gli interventi sulla base dei progetti, pubblici e privati, che è possibile realizzare sulla base delle risorse finanziarie realmente disponibili e/o reperibili.



Gaeta – comprensorio di S. Agostino

2.3 Lo studio di prefattibilità per la STU

L'Amministrazione comunale di Gaeta, come si è già detto, ha ipotizzato di individuare nella costituzione di una STU la strada per avviare a soluzione le problematiche connesse alla riqualificazione della Piana di S. Agostino, per le motivazioni precedentemente esposte e per il rilevante onere finanziario stimato in circa 77 milioni di euro, dei quali circa 36 milioni per interventi pubblici (Tab. 2.1) e circa 41 milioni per interventi privati (Tab. 2.2).

Tab.2.1 – Costi degli interventi per infrastrutture pubbliche nella Piana di S. Agostino

Intervento	Lire	Euro
Espropri aree pubbliche	21.007.200.000	10.849.313,37
Urbanizzazioni primarie	6.900.000.000	3.563.552,60
Esproprio SS	4.000.000.000	2.065.827,60
Smantellamento SS	7.990.000.000	4.126.490,62
Parco archeologico	5.052.500.000	2.609.398,48
Variante SP	14.000.000.000	7.230.396,59
Verde pubblico	10.266.000.000	5.301.946,53
TOTALE	69.215.700.000	35.746.925,79

Tab.2.2 – Costi per interventi privati nella Piana di S. Agostino

Intervento	Lire	Euro
Attrezzature Alberghiere	25.000.000.000	12.911.422,48
Campeggi	5.700.000.000	2.943.804,32
Ristorazione	18.750.000.000	9.683.566,86
Attrezzature Balneari	1.000.000.000	516.456,90
Verde attrezzato	6.000.000.000	3.098.741,39
Parcheggi	4.000.000.000	2.065.827,60
TOTALE	60.450.000.000	31.219.819,55

L'intero comprensorio deve essere oggetto di una progettazione urbanistica definitiva, che tenga conto sia delle scelte già formalizzate sia della concreta attuazione delle strategie di riqualificazione già delineate.

Il Consiglio comunale di Gaeta si è espresso sulla riqualificazione della Piana di S. Agostino (con la delibera n.73 del 3/08/2001) in occasione dell'approvazione del programma inserito nel PRUSST del Golfo di Gaeta e dei Monti Aurunci.

In questa delibera, in particolare, si stabilisce di:

- sottoscrivere un protocollo di intesa fra il Comune ed il Consorzio "Piana di S. Agostino" (punto 5);
- accettare ulteriori manifestazioni di interesse da parte di privati investitori (punti 6 e 7);
- rinviare a successivi approfondimenti qualsivoglia determinazione sugli aspetti progettuali, economici e procedurali (punti 8 e 9).

Inoltre, prima di procedere alla progettazione urbanistica definitiva, tramite la redazione di specifici studi di fattibilità dovranno essere sottoposte ad ulteriore verifica le problematiche connesse a:

- a) la viabilità di attraversamento ed accessibilità all'area;
- b) la destinazioni d'uso e le procedure urbanistiche;
- c) la riqualificazione del sistema ambientale.

Sulla base di queste indicazioni è stato elaborato lo studio di prefattibilità, con il quale sono stati individuati anche i costi da sostenere per la redazione degli ulteriori studi e progettazioni propedeutici alla costituzione della STU.

3.3.a. Viabilità di attraversamento ed accessibilità all'area

L'ipotesi di riqualificazione della Piana di S. Agostino trova fondamento sullo spostamento della S.S. Flacca, che costituisce la viabilità di attraversamento dell'area, e la ridefinizione della S.P. di S. Agostino, che costituisce la viabilità di accesso e di servizio all'area.

La percorrenza del traffico di attraversamento deve trovare una localizzazione che non costituisca ostacolo ad un corretto uso dell'area, in previsione sia del processo di riqualificazione ambientale sia delle attività turistiche da insediare.

La viabilità di accesso e di servizio all'area non deve costituire intralcio al traffico veicolare di attraversamento, e le opere d'arte stradali da realizzare devono risultare compatibili con le caratteristiche paesaggistiche dell'area.

Le aree di sosta devono risultare compatibili con le caratteristiche paesaggistiche dell'area, ed essere dimensionate in maniera tale da soddisfare in misura totale le esigenze connesse alle strutture turistiche permanenti, ed nella misura possibile le esigenze connesse alle strutture turistiche stagionali. Per questo aspetto, in particolare, va analizzata anche la possibilità di usufruire di aree di sosta decentrate, collegate con un sistema di navetta per fare fronte alle esigenze di picco nella stagione estiva.

Le problematiche precedentemente evidenziate dovranno trovare risposta in un apposito studio di fattibilità, il cui costo può essere definito sulla base dell'impegno (stimato in gg/uomo) di esperti nelle discipline del traffico, delle opere stradali e dell'urbanistica, compensati secondo le vigenti tariffe a vacanza, con le spese stimate forfaitariamente nella misura del venti per cento.

Competenza	U.M.	Costo unitario	Quantità	Costo totale
Esperto traffico senior	gg/uomo	880.000	30	26.400.000
Esperto traffico junior	gg/uomo	588.000	60	35.280.000
Esperto urbanista senior	gg/uomo	880.000	10	8.800.000
Esperto urbanista junior	gg/uomo	588.000	20	11.760.000
Esperto opere stradali senior	gg/uomo	880.000	10	8.800.000
Esperto opere stradali junior	gg/uomo	588.000	20	11.760.000
				102.800.000
Rimborso spese			0,2	20.560.000
				123.360.000

Appare quindi congruo determinare in lire 125 milioni (79.018 Euro) il costo a base d'asta per la redazione dello SDF per la definizione della viabilità di accesso e di servizio all'area.

3.3.b. Destinazioni d'uso e procedure urbanistiche

L'effettiva praticabilità del programma di riqualificazione della Piana di S. Agostino trova fondamento, oltre che nella volontà dell'Amministrazione comunale, nella validità delle strutture turistiche che si vanno a realizzare, sia sotto il profilo della qualità dei servizi offerti sia sotto il profilo della sostenibilità economico-finanziaria.

A tal fine è necessario che venga verificata, anche in via preliminare, la definizione e la validità sia dei piani di impresa sia dei piani di gestione delle strutture

pubbliche; sulla base della quale, insieme alla preliminare verifica dell'eventuale esistenza di vincoli di uso civico, possono essere definite le volumetrie da realizzare e le destinazioni d'uso da attribuire.

La preliminare definizione delle volumetrie da realizzare e delle destinazioni d'uso da attribuire, incide profondamente sulla definizione delle procedure urbanistiche da mettere in atto.

Il programma di intervento approvato dalla Giunta, con delibera 141/1999, individua nel Piano Insediamenti Produttivi (PIP) lo strumento urbanistico attuativo a cui ricorrere per realizzare tutte le varie fasi dell'intervento. Ipotesi fondata sulla compatibilità con le previsioni del Piano territoriale paesistico (P.T.P.-Ambito territoriale n.14), che per la Piana di S.Agostino prevede la redazione di un piano particolareggiato corredato di S.I.P. (studio di impatto paesaggistico), finalizzato alla protezione e valorizzazione dell'ambiente naturale litoraneo superstite ed al miglioramento delle strutture turistiche, per le quali consente la riprogettazione con un incremento del 10% delle volumetrie esistenti.

Qualora la ricognizione delle volumetrie esistenti fornisse un dato che, incrementato del 10%, risulti comunque inferiore alle volumetrie necessarie per consentire la realizzazione totale dell'intervento, risulterebbe indispensabile ricorrere al 'programma di intervento' definito dall'art.31-bis della L.R. 24/1998; le cui procedure risultano più complesse.

Le problematiche precedentemente evidenziate dovranno trovare risposta in un apposito studio di fattibilità, il cui costo può essere definito sulla base dell'impegno (stimato in gg/uomo) di esperti nelle discipline amministrative, economico-finanziarie ed urbanistiche, compensati secondo le vigenti tariffe a vacazione, con le spese stimate forfettariamente nella misura del venti per cento.

Competenza	U.M.	Costo unitario	Quantità	Costo totale
Esperto urbanista senior	gg/uomo	880.000	20	17.600.000
Esperto urbanista junior	gg/uomo	588.000	40	23.520.000
Esperto amministrativista senior	gg/uomo	880.000	30	26.400.000
Esperto amministrativista junior	gg/uomo	588.000	60	35.280.000
Esperto finanziario senior	gg/uomo	880.000	30	26.400.000
Esperto finanziario junior	gg/uomo	588.000	60	35.280.000
				164.480.000
Rimborso spese			0,2	32.896.000
				197.376.000

Appare quindi congruo determinare in lire 200 milioni (103.291 Euro) il costo a base d'asta per la redazione dello SDF per la definizione delle destinazioni d'uso dell'area e delle procedure urbanistiche da adottare.

3.3.c *Riqualificazione del sistema ambientale*

Il ripristino della duna a seguito della delocalizzazione della S.S. Flacca, la riqualificazione ambientale dell'area retrostante, il ripascimento dell'arenile, costituiscono un obiettivo non eludibile del programma da avviare sulla Piana di S.Agostino.

La redazione del progetto necessita di approfondire i parametri fisico-naturalistici ed ambientali-paesaggistici che devono costituire, insieme alle indagini geologiche di dettaglio, gli elementi per definirne la fattibilità.

Tali parametri andranno determinati tramite un apposito studio di fattibilità, il cui costo può essere definito sulla base dell'impegno (stimato in gg/uomo) di esperti nelle discipline naturali e paesaggistiche, compensati secondo le vigenti tariffe a vacanza, con le spese stimate forfettariamente nella misura del venti per cento.

Competenza	U.M.	Costo unitario	Quantità	Costo totale
Esperto biologo senior	gg/uomo	880.000	60	52.800.000
Esperto biologo junior	gg/uomo	588.000	120	70.560.000
Esperto paesaggista senior	gg/uomo	880.000	15	13.200.000
Esperto paesaggista junior	gg/uomo	588.000	30	17.640.000
Esperto geologo senior	gg/uomo	880.000	30	26.400.000
Esperto geologo junior	gg/uomo	588.000	60	35.280.000
				215.880.000
Rimborso spese			0,2	43.176.000
				259.056.000

Appare quindi congruo determinare in lire 260 milioni (164.357 Euro) il costo a base d'asta per la redazione dello SDF per la definizione delle misure di riqualificazione ambientale da adottare.

3.3.d. *Progettazione urbanistica*

Sulla base degli esiti degli studi di fattibilità e delle indagini conoscitive, precedentemente descritte, si potrà procedere alla progettazione urbanistica attuativa.

Il costo per la redazione della variante urbanistica è stato calcolato sulla base della Circolare del Ministero dei LL.PP. n.6679 del 1/12/1969.

Parametro	U.M.	Quantità	Costo unitario	Importo
Superficie	Ha	75	150.000	11.250.000
Cubatura	Mc	100.000	15	1.500.000
				12.750.000
Coefficiente adeguamento			0,75	9.562.500
Maggiorazione ristrutturazione			0,50	4.781.250
				14.343.750
Rimborso spese		0,315		4.518.281
				18.862.031
Rivalutazione ISTAT		13		245.206.406

Appare quindi congruo determinare in lire 250 milioni di lire (129.048 Euro) il costo a base d'asta per la redazione della progettazione urbanistica, comprensiva della certificazione degli usi civici e delle indagini geologiche di dettaglio di cui alla delibera G.R. n.2649/1999.

3.3.e *Costituzione della S.T.U.*

Il progetto urbanistico attuativo è il presupposto indispensabile affinché l'Amministrazione comunale possa procedere alla costituzione di un Società di trasformazione urbana.

Appare opportuno tuttavia che ogni decisione in merito sia preceduta da una valutazione comparativa con altre procedure che potrebbero comunque consentire il conseguimento dell'obiettivo costituito dalla riqualificazione della Piana di S.Agostino.

Tale comparazione potrà essere oggetto di un apposito studio di fattibilità, il cui costo può essere definito sulla base dell'impegno (stimato in gg/uomo) di esperti nelle discipline amministrative, fiscali e finanziarie, compensati secondo le vigenti tariffe a vacanza, con le spese stimate forfetariamente nella misura del venti per cento.

Competenza	U.M.	Costo unitario	Quantità	Costo totale
Esperto amministrativista senior	gg/uomo	880.000	10	8.800.000
Esperto amministrativista junior	gg/uomo	588.000	20	11.760.000
Esperto finanziario senior	gg/uomo	880.000	10	8.800.000
Esperto finanziario junior	gg/uomo	588.000	20	11.760.000
Esperto fiscale senior	gg/uomo	880.000	10	8.800.000
Esperto fiscale junior	gg/uomo	588.000	20	11.760.000
				61.680.000
Rimborso spese			0,2	12.336.000
				74.016.000

Appare quindi congruo determinare in lire 75 milioni (47.411 Euro) il costo a base d'asta per la redazione dello SDF per la definizione delle condizioni di opportunità per ricorrere alla costituzione di una S.T.U. al fine di dare attuazione al progetto di riqualificazione della Piana di S.Agostino.

3.3.f Riepilogo costi degli SDF per la costituzione della STU

Nei precedenti paragrafi sono stati individuati gli studi di fattibilità e le indagini conoscitive che, insieme alla progettazione urbanistica, risultano propedeutiche alla costituzione della S.T.U.

I costi totali, comprensivi di oneri fiscali, possono essere così riepilogati.

	Importo	Oneri previdenziali	IVA	Totale Lire	Totale Euro
Studio di prefattibilità	12.000.000		2.400.000	14.400.000	7.436,98
SDF Viabilità e Accessibilità	125.000.000	2.500.000	25.500.000	153.000.000	79.017,91
SDF Destinazioni d'uso e Procedure urbanistiche	200.000.000	4.000.000	40.800.000	244.800.000	126.428,65
SDF Riqualificazione ambientale	260.000.000	5.200.000	53.040.000	318.240.000	164.357,24
Progetto urbanistico	250.000.000	5.000.000	51.000.000	306.000.000	158.035,81
SDF Costituzione STU	75.000.000	1.500.000	15.300.000	91.800.000	47.410,74
	922.000.000			1.128.240.000	582.687,33

Dei circa seicentomila euro che l'Amministrazione comunale di Gaeta ha preventivato di impegnare per la redazione degli studi e delle progettazioni necessarie al fine di verificare la procedibilità della costituzione di una STU per il recupero e la riqualificazione della Piana di S.Agostino, la metà circa deriveranno dal contributo finanziario che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha concesso in esito alla graduatoria del primo bando nazionale.

3.4. Cronoprogramma

Il cronoprogramma deve essere suddiviso in tre fasi: la prima relativa alla redazione degli studi di fattibilità precedentemente individuati, la seconda relativa alla progettazione urbanistica (differente per l'ipotesi PIP e per l'ipotesi Programma di intervento) e la terza relativa allo studio di fattibilità sulla opportunità di procedere alla costituzione della STU.

Prima fase: redazione degli SDF

Azioni	Giorni
Bando di gara per affidamento SDF	90
Redazione SDF	90
Approvazione SDF	30
Tempo totale	210

Seconda fase (ipotesi A): progettazione urbanistica PIP

Azioni	Giorni
Bando gara per affidamento progettazione	90
Redazione variante urbanistica	150
Adozione comunale	60
Pubblicazione	30
Controdeduzioni e trasmissione	30
Approvazione definitiva	120
Tempo totale	480

Seconda fase (ipotesi B): progettazione urbanistica Programma di intervento (art. 31-bis L.R.24/98)

Azioni	Giorni
Bando gara per affidamento progettazione	90
Redazione variante urbanistica	150
Adozione comunale	60
Adozione regionale	60
Deposito e pubblicazione	120
Trasmissione osservazioni alla Provincia	30
Procedura di approvazione	120
Sottoscrizione AdP	60
Tempo totale	690

Terza fase: redazione SDF sulla costituzione della STU

Azioni	Giorni
Bando di gara per affidamento SDF	60
Redazione SDF	60
Approvazione SDF	30
Tempo totale	150

Inutile far rilevare come nella definizione dei tempi necessari per avviare la costituzione della STU, incidano in misura irragionevole entrambe le procedure urbanistiche.

Comparativamente, le due ipotesi di cronoprogramma forniscono l'indicazione di 840 giorni qualora si possa procedere tramite la redazione di un PIP, e di 1.050 giorno nel caso di dover ricorrere al Programma di intervento di cui all'art.31 bis della L.R.24/98. Qualora la terza fase possa coincidere temporalmente, in tutto o in parte, con la seconda fase, il tempo necessario per sottoporre al Consiglio comunale la decisione di procedere alla costituzione di una S.T.U. può essere ridotto di 120-150 giorni.

3.5. Il partenariato

Attualmente all'ipotesi di partenariato nella costituzione e nella gestione della STU ha aderito con una lettera di intenti l'Agenzia regionale per la promozione degli investimenti e dell'occupazione Sviluppo Lazio S.p.A.

Considerata la natura degli interventi e delle infrastrutture da realizzare, gli ulteriori partner pubblici sono individuabili nell'agenzia regionale Litorale S.p.A., titolare delle attività di promozione e sviluppo dei comuni costieri, nella regione Lazio e nell'ANAS per l'intervento infrastrutturale della viabilità di attraversamento, nella provincia di Latina per il sostegno alle attività imprenditoriali turistiche.

Inoltre, la Camera di Commercio, Industria e artigianato di Latina ha espresso un'adesione di massima al programma predisposto con il PRUSST.