

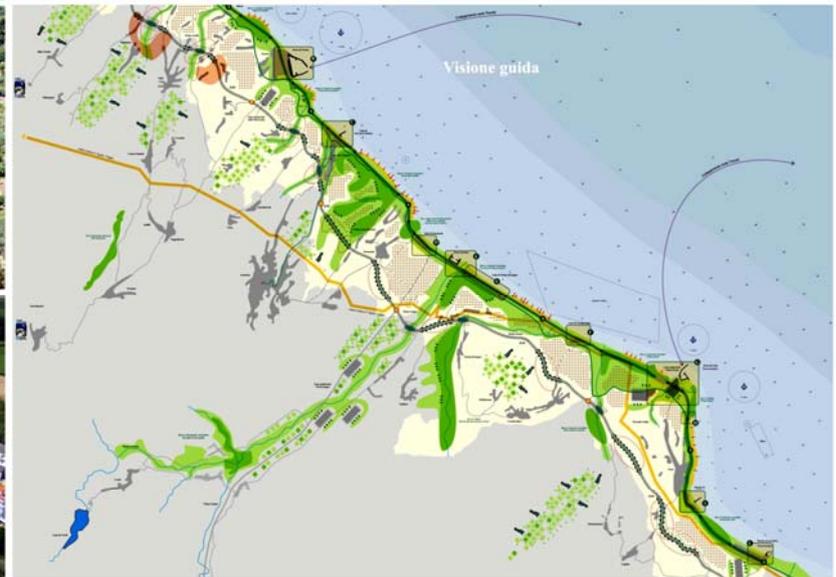
Provincia di Chieti

Settore n. 8

Programmazione e pianificazione territoriale - Urbanistica - Mobilità

PROGETTO SPECIALE TERRITORIALE DELLA FASCIA COSTIERA
(artt. 44-46 Norme Tecniche di Attuazione del P.T.C.P.)

DOCUMENTO PROGRAMMATICO



Il progetto di rigenerazione territoriale





Provincia di Chieti

Settore n.8

Programmazione e pianificazione territoriale – Urbanistica – Mobilità

PROGETTO SPECIALE TERRITORIALE DELLA FASCIA COSTIERA
(artt. 44-46 del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale)

DOCUMENTO PROGRAMMATICO

Settembre 2010

	Deliberazione di Giunta Provinciale n.184 del 20/09/2009	p. 5
1.	Il senso di continuità del Documento Programmatico	p. 12
2.	L'azione rinnovata del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	p. 13
3.	Il rapporto tra Quadro di Riferimento Regionale Q.R.R. e P.T.C.P.	p. 14
4.	Le Strutture Territoriali di Riferimento.	p. 17
5.	La Struttura Territoriale della Fascia Costiera “una immagine del territorio”.	p. 19
6.	Attivazione dei processi procedurali.	p. 24
7.	Un nuovo approccio al territorio.	p. 26
8.	Riflessioni per un progetto sostenibile.	p. 28
9.	Un progetto speciale.	p. 30
10.	Utilità ed efficacia.	p. 33
11.	Verso una strategia integrata per la zona costiera teatina.	p. 34
12.	GITZ, una sigla dal significato condiviso.	p. 35
13.	Concertazione e partecipazione “approcci efficaci per sostenere una GIZC teatina”.	p. 36
14.	Il paesaggio costiero.	p. 37
15.	Il paesaggio della percorrenza.	p. 42
16.	Obiettivi di qualità e criteri di intervento.	p. 46
17.	I Progetti strategici.	p. 52
18.	Temi progettuali integrati	p. 59
19.	La Visione guida.	p. 62
20.	Repertorio dei processi progettuali.	p. 64
21.	Abstract.	p. 66
22.	Allegati cartografici.	p. 67

Deliberazione della Giunta Provinciale n. 184 del 20/09/2010



PROVINCIA DI CHIETI

Copia di Deliberazione della Giunta Provinciale

L'anno 2010 il giorno 20 del mese di Settembre alle ore 13:45 e
N. 184 del 20/09/2010 nella solita sala provinciale delle adunanze la Giunta Provinciale si è
riunita legalmente, previa regolare convocazione, nelle persone dei
D'ordine del verbale signori:

OGGETTO: Predisposizione del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera (artt. 39-40, 44-46 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale). Approvazione del Documento Programmatico.

Presenti

DI GIUSEPPANTONIO ENRICO
CAMPITELLI NICOLA
CAPORRELLA EUGENIO
D'AMARIO DANIELE
DI MARTINO REMO
MONACO ALESSIO
PETRUCCI MAURO
TAVCLETTA SILVIO

Assenti

TAVANI ANTONIO
DI PRINZIO DONATELLO
MANCINI GIANFRANCA

Assistè il Segretario Generale Dott. Giovanni Romano.

Accertato che il numero dei partecipanti è sufficiente per rendere legale la riunione, assume la presidenza il Sig. Presidente Enrico Di Giuseppantonio che apre la seduta ed invita i convenuti a deliberare sull'oggetto sopra indicato.

Delibera di Giunta N. DLG - 183 del 20/09 2010

OGGETTO: Predisposizione del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera (artt. 39-40, 44-46 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale). Approvazione del Documento Programmatico.

PROVINCIA DI CHIETI

LA GIUNTA PROVINCIALE

Relatore l'Assessore, alla Pianificazione Territoriale e Urbanistica Arch. Nicola Campitelli,

Premesso che il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (Deliberazione di Consiglio Provinciale n.14 del 22.3.2002) fissa i processi procedurali cui conformarsi per la pianificazione ed individua con esattezza agli artt.44 e segg. delle Norme Tecniche di Attuazione l'ambito territoriale di riferimento della "Fascia Costiera", nonché gli obiettivi, la struttura ed il percorso procedimentale approvativo del Progetto Speciale Territoriale di cui trattasi, si sottolinea quanto segue:

- per l'attuazione del citato Progetto è stato propedeuticamente stipulato un Protocollo di Intesa sottoscritto in data 26 ottobre 2007 tra questo Ente e i Comuni costieri ricompresi tra Francavilla e San Salvo, frutto di una fattiva collaborazione concretizzatasi attraverso numerose conferenze ed incontri di lavoro sull'obiettivo principale della valorizzazione della costa teatina;
- al fine di conseguire un'azione pianificatoria condivisa, coordinata ed efficace è stato stipulato un ulteriore Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 23 novembre 2007 tra la Regione Abruzzo, la Provincia di Chieti e i Comuni della costa teatina per il perseguimento degli obiettivi promossi dalla intervenuta Legge Regionale 30 marzo 2007 n.5 "Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della costa teatina";
- precedentemente, con incarico affidato al gruppo di lavoro coordinato dall'Ufficio, unitamente alla consulenza del Prof. Farinelli, si è provveduto a redigere un apposito studio preliminare sulla costa teatina, agli atti per i consequenziali approfondimenti da attuarsi nell'ambito del Progetto di cui trattasi;
- con Delibera di Giunta Provinciale n.36 del 12 febbraio 2009 è stato approvato il progetto preliminare della Via Verde della costa teatina (infrastruttura ambientale per la valorizzazione e la tutela del territorio costiero);
- con Delibera di Giunta Provinciale n.209 del 21 maggio 2009 è stata approvata la Direttiva per la valorizzazione della costa teatina (documento di programmazione urbanistica per la determinazione di un contesto territoriale in cui la realizzazione della Via Verde sia facilitata e riconosciuta, in relazione alla valorizzazione della fascia costiera e della garanzia di qualità del suo sviluppo e delle sue trasformazioni territoriali);
- in data 1° luglio 2010 presso la sala Giunta del palazzo provinciale, in coerenza con gli obiettivi promossi dai succitati Protocolli d'Intesa, si è tenuto un incontro di lavoro tra Provincia e Comuni della fascia costiera per condividere gli intenti, i criteri e gli obiettivi generali del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera, da concretizzare in coerenza ai principi ispiratori promossi nel Documento Preliminare di Indirizzo Metodologico consegnato e argomentato;
- con Delibera di Giunta Provinciale n.149 del 19/07/2010 sono stati avviati i lavori per la predisposizione degli adempimenti connessi alla redazione del Progetto Speciale Territoriale dalla Fascia Costiera, di cui agli artt.39 e segg. delle N.T.A. del P.T.C.P.;
- in applicazione dei contenuti della suddetta Delibera è stato redatto il primo Documento Programmatico per la predisposizione finale del Progetto Speciale in parola oggi all'esame di questo consesso;

Pagina 2 di 6

Dettero di Giunta N. D.C. - H/1 del 20/09/2010

OGGETTO: Predisposizione del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera (artt. 39-40, 44-46 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale). Approvazione del Documento Programmatico.

PROVINCIA DI CHIETI

- per dare seguito al presente Documento Programmatico e per avviare concretamente la redazione del progetto di pianificazione di area vasta, a cui occorrerà riferire ogni operazione di stratificazione del territorio, si reputa necessario sottolineare la necessità di proporre la costituzione di un apposito gruppo di progettazione interno, con la possibilità di avvalersi di competenze scientifiche di chiara fama, di tipo consulenziale non rintracciabili all'interno dell'Ente;

- altresì in riferimento alle disposizioni vigenti in materia e ai regolamenti provinciali, nonché in aderenza alle disposizioni fissate in tal senso dagli art.39 e segg. delle N.T.A. del P.T.C.P., occorrerà provvedere alla predisposizione degli atti finalizzati al perfezionamento della struttura progettuale di cui trattasi;

Stante la doverosa premessa che si correla alla necessità di richiamare i complessi passaggi dall'inizio del percorso di formazione di tale importante questione, sicuramente di interesse strategico per le collettività amministrative, come peraltro validata dalla Regione allorquando la stessa ha ritenuto di ricomprenderla all'interno del fondi P.A.R. F.A.S., l'Assessore Arch. Nicola Campitelli evidenzia gli obiettivi e i contenuti fondanti di tale straordinaria operazione progettuale condotta per la prima volta in una visione di assetto globale della costa teatina:

“Il Documento Programmatico è inteso come uno strumento metaprogettuale fondato da approcci metodologici e da concetti chiave assunti come base di specificità disciplinare comune per l'articolazione dei successivi approfondimenti progettuali. E' strutturato da interpretazioni descrittive per la comprensione delle dinamiche territoriali, dall'individuazione dei valori del paesaggio e dagli obiettivi di qualità che definiscono, nel loro insieme, la nuova idea di territorio da perseguire nel breve periodo. L'esito progettuale di sintesi è rappresentato dalla “Visione guida” che veicola un sistema coerente di azioni fattibili per la valorizzazione e la salvaguardia dell'intero ambito costiero e retrocostiero;

Gli obiettivi sostenuti dal Documento Programmatico confermano quelli già assunti dal Documento Preliminare d'indirizzo metodologico. Essi tendono al coordinamento delle azioni da intraprendere per concretizzare una nuova forma di turismo di qualità, a partire dalla realizzazione del progetto prioritario della “via verde” (percorso ciclopedonale attrezzato da realizzare sul sedime dell'ex tracciato ferroviario nel tratto compreso tra Ortona e Vasto-San Salvo) e dalla promozione delle alternative forme edilizie, ricettive e residenziali, rispettose del contesto paesaggistico in cui s'inseriscono, sicuramente attraverso formule non aggressive del suolo interessato. Inoltre per incentivare la coerenza delle iniziative e l'operatività degli Enti locali con un disegno unitario sarà necessario codificare lo scenario del cambiamento espresso nell'elaborato grafico-progettuale denominato “visione guida” in azioni regolate da strumenti di rilevanza giuridica della prassi operativa;

Appare inoltre necessario ribadire come il Documento Programmatico debba intendersi quale fase progettuale intermedia, dettagliata e avanzata che anticipa i temi da articolare e da normare nella redazione finale del Progetto Speciale. Esso è documento di continuità e di raccordo e di evidenziazione delle criticità verso altre discipline che concorrono con coerenza all'implementazione dei progetti utili al perseguimento degli obiettivi prefissati;”

Sentita la relazione dell'Assessore alla Pianificazione Territoriale ed Urbanistica della Provincia di Chieti Arch. Nicola Campitelli;

Delibera di Giunta N. D.L.C - 183 del 20/09/2010

OGGETTO: Predisposizione del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera (artt. 39-40, 44-46 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale). Approvazione del Documento Programmatico.

PROVINCIA DI CHIETI

Ritenuto di condividere ed approvare tutto quanto esposto nella sopra riportata relazione dell'Assessore Campitelli;

Dato atto:

- che il Documento Programmatico di cui trattasi deve essere inteso come un documento strategico di pianificazione a cui riferirsi per ogni azione modificativa, di stratificazione e/o di formazione di nuove previsioni urbanistiche in ambito costiero, nonché un atto programmatico cui confrontarsi per avviare ogni importante fase di discussione con le amministrazioni locali interessate per la redazione finale del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera di cui agli artt. 44-46 delle N.T.A. del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.);
- che il Documento Programmatico è formato da una relazione illustrativa e da un insieme sistematico di elaborati grafici descrittivi e progettuali organizzato secondo l'ordine che segue:
 - ID 01 – Il palinsesto territoriale;
 - ID 02 – Carta della morfologia del territorio;
 - ID 03 – Carta descrittiva del sistema insediativo locale;
 - ID 04 – Carta della marca paesistica moderna;
 - ID 05 – Carta dei materiali che strutturano la fascia costiera;
 - ID 06 – Carta descrittiva delle pratiche d'uso;
 - ID 07 – Carta descrittiva dei conflitti e delle incompatibilità territoriali;
 - ID 08 – Mappa del compendio di R.F.I. S.p.A.;
 - ID 09 – Carta nautica dal Lago di Lesina a Ortona e isole Tremiti.
Mappa delle bandiere blu.
 - ID 10 - Carta del rischio morfologico e socioeconomico della fascia costiera;
 - ID 11 - Carta della vulnerabilità idraulica e idrogeologica;
 - ID 12 - Carta dei valori del paesaggio;
 - P 01 - Carta degli obiettivi di qualità e dei criteri di intervento;
 - P 02 - Visione guida;

Richiamata la vigente normativa in materia ed in particolare quella di cui all'art.34 T.U. D.Lgs. n.267/2000, agli artt.8-bis e ter L.R. n.18/1983 e s.m.e i., alla L.R. n.5/2007, nonché agli artt.39 e segg. delle N.T.A. del vigente P.T.C.P.;

Preso atto del parere favorevole di regolarità tecnica del responsabile del Servizio espresso ai sensi dell'art. 49, comma 1, T.U. D.Lgs. n. 267/2000;

Sentiti gli interventi dei Componenti la Giunta intervenuti nella discussione;

Ad unanimità di voti espressi in forma di legge,

DELIBERA

1. di condividere ed approvare tutto quanto esposto nella sopra riportata relazione dell'Assessore alla Pianificazione Territoriale e Urbanistica;

Decreto di Giunta N. DCC - III del 20/09/2010

OGGETTO: Predisposizione del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera (artt. 39-40, 44-46 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale). Approvazione del Documento Programmatico.

PROVINCIA DI CHIETI

2. di prendere atto dei contenuti del Documento Programmatico illustrato e depositato in forma cartacea e digitale;
3. di adottare, quale norma comportamentale di indirizzo a cui riferirsi per la formazione degli atti urbanistici e/o di pianificazione, anche parziali, relativi ai comuni costieri di cui all'art. 44 delle N.T.A. del vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, la documentazione tecnica che forma il Documento Programmatico (relazione illustrativa ed elaborati grafici);
4. di dare mandato al Dirigente del Settore n.8 della Provincia per la predisposizione degli adempimenti connessi alla redazione finale del Progetto Speciale Territoriale dalla Fascia Costiera, di cui agli artt. 39 e segg. delle N.T.A. del P.T.C.P.;
5. di dichiarare la presente, con separata unanime votazione resa nelle forme di legge, immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 – comma 4 – D. Lgs. 267/2000.

Numero della Pratica: DEL-372-2010 del 20/09/2010

OGGETTO : Predisposizione del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera (artt. 39-40, 44-46 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale). Approvazione del Documento Programmatico.

PROVINCIA DI CHIETI



PROVINCIA DI CHIETI

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI GIUNTA

OGGETTO: Predisposizione del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera (artt. 39-40, 44-46 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale). Approvazione del Documento Programmatico.

PARERI ESPRESSI AI SENSI DELL'ART. 49- 1° COMMA, DEL D.L. vo 18.8.2000, N. 267

PARERE SULLA REGOLARITA' TECNICO-AMMINISTRATIVA.....

Data..... 20.09.2010.....

IL DIRIGENTE DEL SETTORE
DI CHIACCHIO ANTONIO

PARERE SULLA REGOLARITA' CONTABILE: Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità contabile ai sensi dell'Art. 151, 4° Comma, del T.U.E.L. di cui al D.Lgs del 18/08/2000, n° 267, con esclusione di ogni eventuale responsabilità rispetto ai dati riportati nella proposta di deliberazione e di tutte le valutazioni prettamente tecnico – amministrative, comprese quelle sulla congruità della spesa, che sono di competenza del Dirigente del Settore proponente.

Data.....

Il Dirigente del Settore
Risorse Economiche e Finanziarie
(Dott.ssa Daniela GIANCRISTOFARO)

Delibera di Giunta N. DLG - 184 del 20/09/2010

OGGETTO : Predisposizione del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera (artt. 39-40, 44-46 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale). Approvazione del Documento Programmatico.

PROVINCIA DI CHIETI

Letto e sottoscritto, come all'originale

IL PRESIDENTE

F.to E. Di Giuseppe

IL SEGRETARIO GENERALE

F.to G. Romano

CERTIFICAZIONE DI PUBBLICAZIONE

La presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio della Provincia di Chieti ove rimarrà affissa per 15 giorni consecutivi dal 22 SET. 2010 al 07 OTT. 2010

Chieti, li 22 SET. 2010

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

F.to S. Rossi

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

Chieti, li 22 SET. 2010

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

(Art.134 c.3 T.U. Lgs.267/2000)

Divenuta esecutiva dopo il 10°giorno dal termine della pubblicazione fatta il _____
Chieti, li _____

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

(Art.134 c.4 T.U. Lgs.267/2000)

La presente deliberazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile

Chieti, li 22 SET. 2010

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

F.to S. Rossi

1. Il senso di continuità del Documento Programmatico

Il Documento Programmatico è un'agenda ragionata delle attività da intraprendere per la rigenerazione del territorio costiero. La finalità prioritaria è la condivisione degli obiettivi e dei criteri progettuali da assumere come riferimento per la redazione definitiva del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera (artt. 44-46 delle Norme Tecniche di attuazione del P.T.C.P.).

Il Documento Programmatico è anche inteso come uno strumento metaprogettuale fondato da approcci metodologici e da concetti chiave assunti come base di specificità disciplinare comune per l'articolazione dei successivi approfondimenti progettuali. E' strutturato da interpretazioni descrittive per la comprensione delle dinamiche territoriali, dall'individuazione dei valori del paesaggio e dagli obiettivi di qualità che definiscono, nel loro insieme, la nuova idea di territorio da perseguire nel breve periodo. L'esito progettuale di sintesi è rappresentato dalla "Visione guida" che veicola un sistema coerente di azioni fattibili per la valorizzazione e la salvaguardia dell'intero ambito costiero e retrocostiero.

Il Documento rappresenta la forma provvisoria di organizzazione delle fasi di partecipazione avutesi fino ad oggi sui temi della rigenerazione territoriale. E' la causa formale aperta e flessibile per ulteriori argomentazioni tematiche utili all'implementazione del progetto e al perfezionamento dei criteri per l'ottenimento di azioni più incisive nei confronti delle esigenze locali.

Gli obiettivi sostenuti tendono al coordinamento delle azioni da intraprendere per concretizzare una nuova forma di turismo di qualità a partire dalla realizzazione del progetto prioritario della "via verde" (percorso ciclopeditonale attrezzato da realizzare sul sedime dell'ex tracciato ferroviario nel tratto compreso tra Ortona e Vasto-San Salvo) e dalla promozione delle alternative forme edilizie, ricettive e residenziali, rispettose del contesto paesaggistico in cui s'inseriscono, e soprattutto non aggressive nei confronti del suolo che viene consumato.

Il Documento, al fine di avviare processi di riabilitazione urbana di ambiti degradati, sostiene un sistema di progetti strategici articolato da azioni di valorizzazione ambientale e di sostituzione del tessuto insediativo anche per mezzo di tecniche urbanistiche perequative necessarie alla redistribuzione di nuovi spazi collettivi.

Al fine di incentivare la coerenza delle iniziative e dell'operatività degli Enti locali con un disegno unitario sarà necessario codificare lo scenario del cambiamento espresso nella visione guida in azioni regolate da strumenti di rilevanza giuridica della prassi operativa. Il Documento Programmatico connette con continuità la fase della ricerca di consenso e dell'individuazione degli scenari prefigurabili con il successivo momento progettuale attuativo necessario all'articolazione definitiva della struttura territoriale di riferimento.

2. L'azione rinnovata del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (2002) tende ad innescare quei processi progettuali necessari all'innovazione fondata sullo sviluppo delle comunità locali per mezzo di un rapporto stretto tra locale-globale, come alternativa alla globalizzazione dall'alto spesso inefficace perché non definita secondo le caratteristiche e le esigenze dei luoghi e dei suoi abitanti.

Il concetto di sviluppo locale si fonda in generale sulla riscoperta del territorio inteso come patrimonio di risorse identitarie da individuare, valorizzare e tutelare attraverso la promozione di progetti mirati rispettosi dei contesti territoriali indagati.

Il P.T.C.P. è una opportunità per comprendere e sostenere il sistema delle comunità locali curandone gli interessi, promovendone e coordinandone lo sviluppo. E' necessario evitare che la Provincia, inteso come Ente coordinatore del territorio, continui ad esplicare l'esclusivo ruolo "contenitore" di norme e prescrizioni urbanistiche che non propongono, che non chiariscono e non risolvono quei conflitti che rendono inefficaci le scelte programmatiche.

Il P.T.C.P. si configura come promotore di azioni propulsive di programmazione e coordinamento da esercitarsi in sinergia, cooperazione e soprattutto in coerenza con le caratteristiche ed esigenze delle realtà locali, senza limitarsi alle funzioni amministrative che precedentemente spettavano alle Regioni. Da questa consapevolezza deve prendere forza un nuovo atteggiamento responsabile che deve ricostruire le relazioni tra società e territorio.

L'utilizzo dei principi di buon governo agevola il riconoscimento e la comprensione del nuovo ruolo del P.T.C.P., soprattutto se assume una connotazione di riferimento e di consultazione per i Comuni che intendono avviare processi di pianificazione concertata.

Il P.T.C.P. per mezzo dell'implementazione delle sue strutture territoriali evidenzia le problematiche, le rotture locali e propone quegli aggiustamenti che per interessi collettivi possono sostenere nuove azioni condivise e coerenti con un quadro di riferimento globale. Rappresenta lo strumento di governo del territorio impostato su di una concezione strategica ed aperta, inoltre, tende ad un approccio attivo per la risoluzione dei problemi con l'ausilio dell'ascolto, della collaborazione e della promozione di azioni e di progetti integrati.

Il P.T.C.P. è un supporto dinamico e un presupposto efficace per un rinnovato sistema di pianificazione provinciale basato sul riconoscimento di strutture territoriali capaci di sostenere e promuovere azioni di valorizzazione di qualità. In altri termini, l'obiettivo sostenibile è quello di costruire, in funzione alle caratteristiche di ogni contesto territoriale, con particolare riferimento alla fascia costiera, un sistema di pianificazione indirizzato ad alimentare le decisioni da intraprendere.

Il P.T.C.P. si configura, con il contributo attivo di tutti i soggetti interessati al governo del territorio, come una proposta efficace.



Marina di Fossacesia (Foto: Corpo Forestale dello Stato.Nucleo Elicotteri Pescara).

3. Il rapporto tra Quadro di Riferimento Regionale (Q.R.R.) e P.T.C.P.

L'individualità e la specificità della fascia costiera teatina, e la necessità della sua organica valorizzazione, vengono compiutamente riconosciute all'interno del Q.Q.R. attualmente in vigore, e che assegna al litorale tra la foce del Foro e quella del Trigno un alto valore ambientale e turistico, tale da far accostare l'area in questione al sistema delle aree protette interne. Sotto tal profilo lo stesso documento provvede, tra l'altro, all'individuazione delle seguenti aree, comprese nelle fascia, cui estendere lo statuto di aree protette minori o riserva naturale, da nord a sud: ambienti dunali tra Francavilla e Ortona, Torre Mucchia, Scogliere di Ortona (Punta Ferruccio, Punta Lunga, Punta di Acquabella), Foce del Moro, Scogliere di San Vito (Punta Turchino e Punta del Guardiano), Punta Cavalluccio, Bosco di San Venanzio, Punta Aderci, Lecceta di Torino di Sangro (le ultime tre nel frattempo promosse a Riserva naturale regionale guidata) e Foce del fiume Sangro e ambienti dunali di Vasto Marina (queste nel frattempo promosse, insieme con il basso corso del Trigno e il Fosso delle Farfalle

presso San Vito a Sito di Importanza Comunitaria). L'istituzione di tali aree protette avviene nel contesto realizzativo di un sistema di riserve regionali minori¹, in grado di intervenire in aree strategiche a bassa antropizzazione, trasformandone la salvaguardia in occasione di sviluppo sociale, economico ed occupazionale per il territorio. L'intento corrisponde a quello di creare "poli ed itinerari naturalistici rigorosamente tutelati e funzionalmente destinati a corrispondere alla domanda interna ed esterna di fruizione di beni naturalistici, diversificando in tal modo l'offerta turistica che il territorio regionale è in grado di esprimere". Va sottolineata l'enfasi esclusivamente naturalistica sottesa a tale impostazione, eccessivamente riduttiva – per tutto quanto sopra esposto – rispetto alle potenzialità e al complessivo valore d'attrazione della fascia stessa. Opportunamente, ad esempio, nel Piano di Sviluppo Turistico della Provincia di Chieti si fa al riguardo riferimento, oltre alla diffusione di quelle specialissime macchine da pesca che sono i "trabocchi", ai "ripari" della costa rocciosa tra Torre Mucchia e San Vito, tipica forma insediativa elementare di ortolani-pescatori, i cui piccoli casali ancora oggi svolgono la propria funzione.

Il Q.Q.R., dopo aver rilevato che l'arretramento della ferrovia ha eliminato una barriera, specifica che l'articolazione della fascia litoranea deve configurarsi come "un vero e proprio parco territoriale", secondo una serie di precise e cogenti indicazioni così sintetizzabili:

- a) tutela, valorizzazione ed esaltazione dei valori naturali;
- b) proposizione di un modello di attrezzamento degli arenili a bassa densità d'utilizzazione;
- c) potenziamento delle relazioni con i centri storici della collina litoranea;
- d) tutela dell'attività agricola;
- e) declassamento della S.S. 16, in un quadro di gerarchizzazione e razionalizzazione della rete viaria;
- f) individuazione di polarità strategiche di supporto e di servizio al margine dei centri esistenti;
- g) articolazione di percorsi longitudinali pedonabili, ciclabili ed equestri.

Il Q.R.R. del 26 gennaio 2000 promuove uno schema strutturale dell'assetto del territorio. In riferimento alla costa teatina ci sono delle indicazioni specifiche che risultano essere "in generale" coerenti con il piano Regionale Paesistico, in particolare:

- a) la previsione dell'istituzione della Riserva Naturale della Lecceta di Torino di Sangro;
- b) l'ampliamento del perimetro della Riserva Naturale Regionale di Punta Aderci;

¹ L.R. 30 marzo 2007, n.5 "Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della Costa Teatina", *BURA n. 22 del 18 aprile 2007*.

- c) il sistema urbano del Sangro e dell'area del vastese;
- d) il recupero dell'antico Tratturo L'Aquila-Foggia;
- e) il nuovo tracciato ferroviario;



Val di Sangro, Fossacesia (Foto: Corpo Forestale dello Stato.Nucleo Elicotteri Pescara).

Il P.T.C.P. recepisce in pieno le indicazioni del Q.R.R., infatti, le assume come Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera di cui precisa l'ambito dei territori comunali di riferimento. Inoltre, il P.T.C.P. estende la tutela e lo sviluppo dai valori paesistici e ambientali del litorale espressi nel Q.Q.R. a quelli delle attività produttive di carattere industriale, portuale, turistico e della pesca, e rinvia ad apposito provvedimento la definizione della frangia costiera propriamente detta, da intendersi come la fascia libera e non edificata eventualmente esistente tra l'arenile e la prima edificazione interna, stabilendo che tale definizione resta al di fuori delle perimetrazioni dei Piani Regolatori Comunali, le cui previsioni sono comunque fatte salve. Infine, il P.T.C.P. riconosce coerenza e congruità del progetto per la fascia costiera in argomento con il Progetto Speciale Territoriale previsto dall'Art. 41 della L.R. 38/1996² perché riguarda la valorizzazione a fini turistici delle linee ferroviarie che collegano il sistema dei Parchi, e

² Legge Regionale 21 giugno 1996, n. 38. B.U.R.A. 12 del 28.6.1996, Legge quadro sulle aree protette della Regione Abruzzo per l'Appennino Parco d'Europa.

che prevede tra l'altro anche azioni di recupero e riuso delle linee dismesse e di riqualificazione delle aree ferroviarie. Riconosce inoltre coerenza e congruità del progetto in questione con il progetto interprovinciale del Corridoio Verde Adriatico.

4. Le Strutture Territoriali di Riferimento

Il processo di pianificazione territoriale provinciale si articola in tre punti essenziali:

- 1 norme generali di indirizzo;
- 2 **azioni di piano organizzate per strutture territoriali;**
- 3 disposizioni per la pianificazione comunale, politiche di iniziativa provinciale.

Ai fini di una sua maggiore efficacia, e per un più forte radicamento nelle realtà territoriali ed urbane provinciali, il P.T.C.P. si articola in strumenti mirati, organizzati per strutture territoriali³. Tali strumenti assumono la forma dei **Progetti Speciali Territoriali**, di cui all'art. 6 della LR 18/73 e s.m.i., e si conformano alle medesime procedure formative del P.T.C.P. I Progetti Speciali Territoriali sono quattro per tutto il territorio provinciale:

- 1 il Sistema metropolitano Chieti – Pescara;
- 2 **la Fascia costiera;**
- 3 la Rete urbana intermedia;
- 4 Il Tessuto insediativo diffuso.

“Il sistema dei progetti speciali territoriali costituisce il quadro di coordinamento orientato teso all'individuazione di porzioni di territorio a diversa identità e con forti interconnessioni fisiche ed economiche. Le strutture territoriali, così come individuate, rappresentano parti essenziali di territorio diverse e relazionate. Dal punto di vista della forma territoriale si tratta di insiemi tra loro molto differenti e fra loro irriducibili quanto a natura topologica e a logica delle reciproche relazioni. Soltanto il sistema urbano teatino-pescarese appare definito in termini di continuità, omogeneità ed isotropismo, e si configura come una formazione compatta (sebbene ricada soltanto in parte all'interno dell'ambito provinciale chietino). La rete delle sedi intermedie e il tessuto di quelle diffuse presentano al contrario i caratteri opposti della discontinuità, dell'eterogeneità e dell'anisotropismo: la prima, composta di aree fra loro distanti ed irrelate, la seconda, di gran lunga la più vasta tra tutte, interrotta nella sua estensione dalle larghe *inclaves* della precedente. Ancora più complessa ed articolata si presenta, sotto il profilo topologico, la natura della fascia costiera, intesa non nella sua semplice estensione morfologica ma

³ Art. 39 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.T.C.P.

nella specifica accezione, e nella precisa delimitazione, di unità strutturale di riferimento del piano. Al suo interno infatti trovano spazio e espressione diverse modalità territoriali, secondo una successione che comprende, come termini estremi, i comuni di Francavilla al Mare e Ortona a settentrione (comuni ancipiti perché assegnati allo stesso tempo all’attiguo sistema metropolitano), e a meridione i comuni di Vasto e San Salvo, anch’essi a duplice valenza perché compresi allo stesso tempo nella rete urbana intermedia. Soltanto i centri che compongono la sezione centrale (San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro e Casalbordino) sono ascritti in via esclusiva ed inequivoca al settore costiero. Soluzione di continuità all’interno di tale successione è costituita, inserito tra gli ultimi due comuni, dal territorio di Villalfonsina, che sfiora soltanto il litorale e appartiene al dominio riferito allo stile insediativo della diffusione.”⁴

Per quanto riguarda l’aspetto conoscitivo ogni struttura territoriale deve essere gestita da un piano-progetto aperto, caratterizzato da un procedimento strutturale di analisi e d’interpretazione territoriale. Dal punto di vista operativo ogni struttura territoriale è da intendersi come sistema di orientamento degli scenari di sviluppo, e come elemento ordinatore delle modalità attuative ed esecutive spettanti alla pianificazione di livello comunale di competenza.

Le strutture territoriali nel loro insieme restituiscono la trama dell’assetto del territorio provinciale e sono capaci di sostenere quelle trasformazioni di qualità che garantiscono lo sviluppo locale perché ogni azione proposta rispetta le caratteristiche dei luoghi e ascolta le esigenze delle comunità. Ogni struttura territoriale si riconosce in un progetto speciale territoriale in cui la fattibilità degli interventi possibili è legata anche ad auspicabili rapporti consensuali tra attori pubblici e privati interessati alla valorizzazione e alla promozione del territorio.



Trabocco sul molo del porto di Vasto. Foto di Maria Graziella Monaco.

⁴ Documento preliminare al Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera della Provincia di Chieti. F. Farinelli, 2005.

5. La Struttura Territoriale della Fascia Costiera: una immagine del territorio

L'ambito di riferimento del Progetto Speciale comprende tutti i Comuni litoranei della Provincia di Chieti. Procedendo con una lettura delle carte tematiche da nord verso sud individuiamo: Francavilla al Mare, Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Casalbordino, Vasto e San Salvo.

Una possibile chiave di lettura del territorio conduce al riconoscimento dell'interconnessione contrapposta di due sistemi a pettine. Il primo è costituito dal sistema naturale valle-crinale, dove i crinali sono considerati contrafforti della catena montuosa. Il secondo è organizzato dal sistema antropico del fascio infrastrutturale che si snoda lungo la costa e dai rispettivi assi di penetrazione interna. Le caratteristiche geomorfologiche della costa teatina possono essere mirabilmente sintetizzate come di seguito riportato:

“Con il delta del Trigno cessa in pratica la lunghissima fascia di elevata densità demografica che orla senza interruzione il piede esterno dell'Appennino, dal Piemonte al confine con il Molise. Nell'ambito della costa abruzzese si distingue al riguardo una sezione nord-occidentale, tra Tronto e Sangro, più densamente e fittamente umanizzata rispetto a quella sud-orientale: mentre a NO del Sangro i centri costieri si trovano ad una distanza media di appena otto chilometri l'uno dall'altro, a sud-est del fiume dopo il Vasto essi diradano bruscamente. La prima, che comprende per intero la costa chietina, rappresenta in forma esemplare il fenomeno tipicamente mediterraneo dello sdoppiamento dei centri per discesa al mare, richiamati dalla ferrovia e dalla valorizzazione turistica dell'arenile. Nel tratto costiero piceno tale dinamica, che i geografi denominano “gemmazione”, dà luogo alla bipolarità tra il borgo che risiede sulla falesia sovrastante il litorale e il sottostante “porto”, ma già nel contiguo tratto aprutino, di cui quello teatino è la continuazione, essa assume la forma della corrispondenza tra “paese” e “marina”. L'area di forza delle “marine”, dove cioè tali formazioni esibiscono ancora oggi, a distanza di circa un secolo dalla loro enucleazione, i caratteri più schietti e riconoscibili, va da Silvi e Montesilvano nel Pescara fino al Vasto, passando per Montesilvano, Francavilla, Ortona, San Vito, Fossacesia, Torino di Sangro (Ortolani, 1956). Si tratta di una marca paesistica originale e distintiva, anche in forza della sua continuità che non conosce soluzioni lungo tutti i 70 km circa del tratto costiero provinciale, e della peculiarità delle sue caratteristiche che forniscono, nel complessivo contesto dei porti e delle marine adriatiche, un'aria di famiglia” agli esempi teatini, la cui salvaguardia e messa in rilievo vanno intesi come momenti essenziali della difesa e promozione delle caratteristiche paesistiche della costa chietina. A ridosso immediato della quale, dunque in direzione del centro cioè del “paese”, le colline marnose e arenacee che degradano lentamente verso il mare sono intersecate da vallate (il Sangro e l'Aventino, il Trigno, ma anche il Foro e il Sinello) che specie nel tratto inferiore danno luogo a complessi irrigui che prolungano verso l'interno, secondo

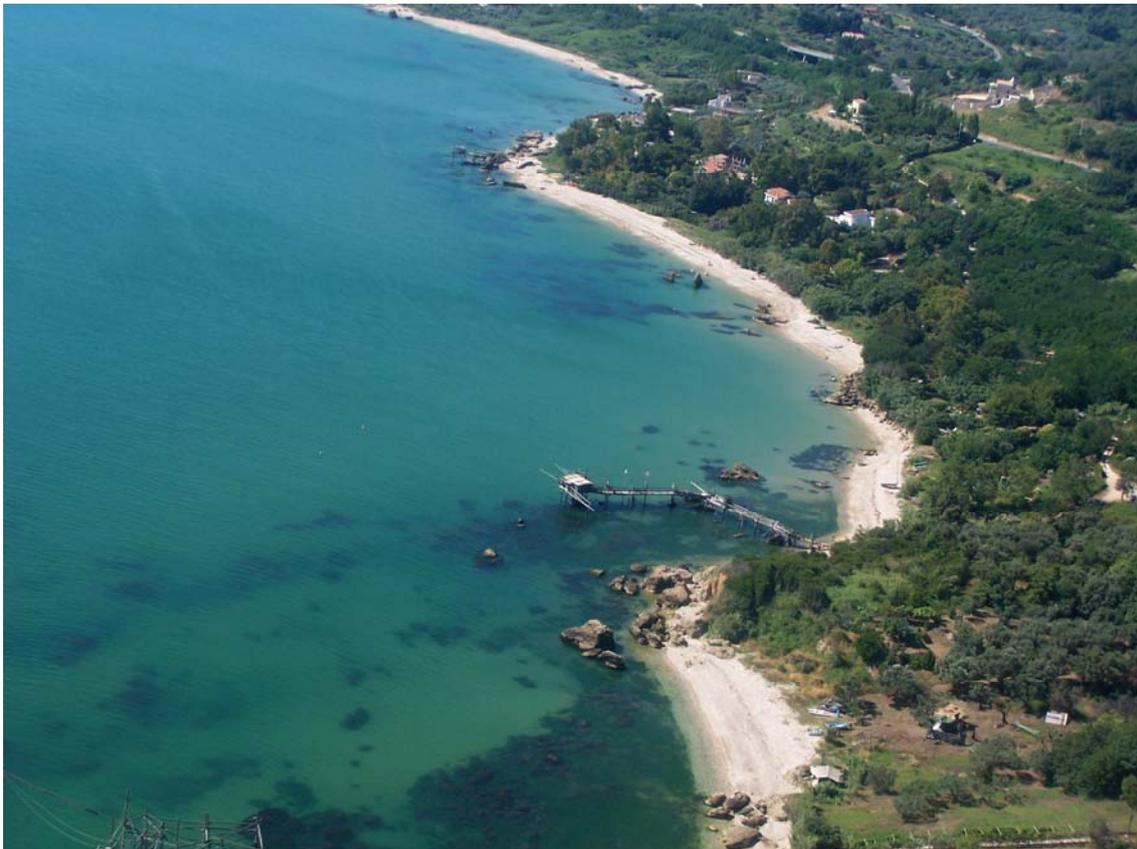
logiche di produzione per il mercato, le colture intensive e in special modo gli impianti orticoli del litorale. Sulle groppe invece, specie su quelle frentane, domina il vigneto a tendone, il “pergolone”, che dalle basse valli dell’Arielli, del Moro e del Feltrino risale i tronchi delle dorsali rotte dal corso sovralluvionato dei fiumi. L’asse di massima penetrazione di tale coltura si ha in corrispondenza della strada e della ferrovia che da Ortona salgono verso le colline interne, e non è un caso che proprio in corrispondenza delle vie d’acqua e dei rilievi vitati alla metà del secolo scorso la mezzadria, tipo d’impresa che allora ancora esisteva, cedesse sistematicamente il passo alla piccola proprietà coltivatrice. Dove il vigneto non si è spinto, o dove è retrocesso come in qualche caso negli ultimi anni è accaduto, affiora o torna a riaffiorare il secolare paesaggio della steppa cerealicola, animato soltanto dall’inserzione dell’olivo sul piano della coltura erbacea, secondo l’antichissimo modello greco-italiota del maggese climatico. E dove il coltivo conosce forme meno intensive e più grossolane, come in alcune sacche interne, anche la dispersione insediativa rallenta il suo ritmo e registra frequenze minori, sempre secondo il modello della masseria isolata e secondo il carattere intercalare della consistenza delle sue forme d’annucleamento”⁵.



Foce del fiume Sinello. Vasto (Foto: Corpo Forestale dello Stato.Nucleo Elicotteri Pescara).

⁵ Documento preliminare al Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera della Provincia di Chieti. F.Farinelli, 2005.

Affinché la marca paesistica descritta conservi le bellezze naturali, e le attività tradizionali di sfruttamento unitamente ad uno sviluppo di nuove forme di godimento dei luoghi, è necessario strutturare un'adeguata forma di tutela e valorizzazione del territorio. E' il modello che l'urbanizzazione della costa teatina ha avuto nel tempo ad indicarci la necessità di un'azione pianificatoria integrata. Riconosciamo una forma insediativa decisamente diversa rispetto a quella che caratterizza le coste pescaresi e teramane. In effetti ciò che ha diversificato lo sviluppo costiero è senza dubbio la morfologia del territorio. A sud di Francavilla al mare la conformazione cambia notevolmente. I contrafforti della Maiella arrivano sino al mare caratterizzando il paesaggio costiero con una sequenza non omogenea di colline litoranee, falesie, faraglioni, arenili e residui dunali. Questo carattere geomorfologico estremamente unico ha reso possibile una urbanizzazione lineare per segmenti non residuali: ai lidi si alternano aree ancora integre e di grande valore paesaggistico-ambientale.



Trabocco in Loc. Canale, Vasto (Foto: Corpo Forestale dello Stato.Nucleo Elicotteri Pescara).

Lo sviluppo costiero è iniziato negli anni sessanta/settanta, periodo in cui le grandi infrastrutture furono completate (ammodernamento della ferrovia Ancona-Foggia, autostrada A14, ammodernamento della S.S.16, ammodernamento della fondovalle del Sangro) e l'attività primaria fu impoverita dall'attività secondaria, la quale, offriva un

maggiore agio economico per le classi sociali. Inizia così la conquista della costa con le borgate marine (Francavilla al mare, lido di Ortona, lido di Torino di Sangro, lido di Casalbordino, Vasto marina) costituite in prevalenza da seconde case per il periodo estivo, di proprietà dei residenti delle rispettive comunità locali interne. Da una realtà caratterizzata da piccoli centri storici e masserie sparse nel territorio si passa, in poco meno di un trentennio, ad una situazione in cui i centri storici oltre ad avere uno sviluppo urbano lungo le infrastrutture viarie che conducono al mare, hanno una seconda realtà direttamente sulla costa: le marine. Queste si sviluppano parallele alla ferrovia e alla statale, sono dei grumi edilizi perché contenuti da elementi naturali che hanno impedito la loro continuità. Il processo di urbanizzazione della costa è stato caratterizzato anche da due aree industriali posizionate in luoghi di grande interesse naturale (P.ta Penna e la bassa valle del Trigno) e da due porti commerciali (il porto di Ortona e il porto di Vasto).

La campagna, nonostante l'esodo e il processo di parcellizzazione, continua ad avere un ruolo fondamentale per l'economia locale. Da una prima ricognizione degli ambiti del paesaggio rurale che connotano la fascia costiera⁶ riconosciamo pratiche agricole legate ad attività svolte sul 70% della superficie considerata secondo cinque classi principali di usi prevalenti: seminativo, vigneto, oliveto, boschi e pinete, zone agricole eterogenee, zone produttive e zone portuali. La pratica agricola è ancora molto diffusa e rappresenta tuttora l'attività consolidata principale. Questa è articolata in due gruppi:

1. il grande sistema dei campi coltivati: uliveto, vigneto, seminativo arborato;
2. il grande sistema delle coltivazioni complesse ed eterogenee.

Il primo sistema è distribuito in maniera piuttosto omogenea mantenendosi quasi sempre arretrato rispetto alle principali infrastrutture viarie ed è facilmente percepibile perché posto in corrispondenza delle fasce fluviali (fiume Foro, Moro, Sangro, Osento, Sinello, Trigno). Il secondo sistema, di cui fanno parte anche gli orti litoranei, è caratterizzato da una pratica agricola residuale. Vi si riconoscono piccoli appezzamenti marcati da orditure bene evidenti collocate in quelle zone in cui non vi sono grandi spazi omogenei disponibili come pendii, fossati, canali, aree residuali tra zone residenziali e infrastrutture, oppure in quei luoghi in cui le coltivazioni non possono essere permanenti per motivi naturali come in corrispondenza delle zone esondabili.

E' importante notare che la presenza del mare non ha rappresentato una fonte di attività prioritaria, al contrario è sempre stato un elemento dal quale ci si è mantenuti lontano, quasi a difesa. Nello specifico, escludendo la realtà portuale di Ortona, l'area del porto di Vasto e alcune episodiche aree in cui si pratica la pesca con i tipici trabocchi, l'intero ambito costiero è caratterizzato dalla prevalenza delle pratiche agricole e produttive a

⁶ Ambiti retrocostieri di media collina; Ambiti delle colture arboree retrocostiere e di media collina; Ambiti vallivi ad alta potenzialità produttiva. PROTAGRI "Un progetto strategico per le aree agricole", Provincia di Chieti, 2004.

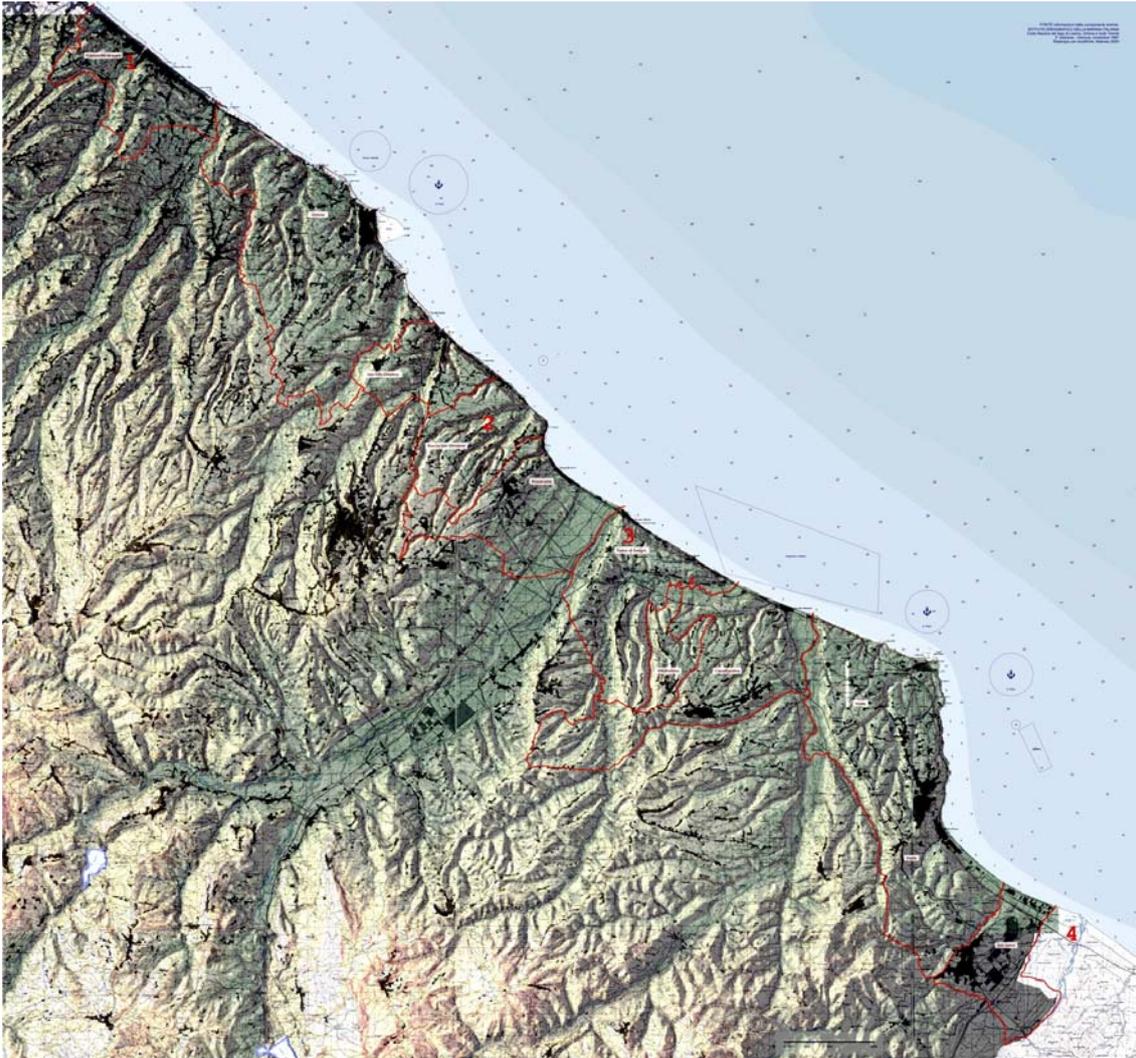
discapito di quelle legate al mare. Anche le attività connesse al turismo balneare estivo risultano limitate ai pochi arenili disponibili e, peraltro, con una stagionalità oramai molto ridotta. Il turismo balneare di massa è concentrato dove è possibile attrezzare gli arenili, e dove è possibile avere una adeguata accessibilità con parcheggi e accessi pedonali. L'intera costa teatina si configura come un ambito complesso strutturato da due grandi bacini di utenza posti in testata, a nord Francavilla al mare, a sud Vasto-San Salvo, e da una frammistione non organizzata di lidi, borgate marine, riserve naturali, aree agricole e orti litoranei. Un terzo grande bacino di utenza, esterno alla struttura costiera, è l'area frentana collegata alla costa per mezzo del sistema infrastrutturale principale della val di Sangro perché raccorda il traffico veicolare proveniente dal versante di Lanciano a nord e di Atessa a sud.



Trabocco in Loc. Punta della Mucchiola, Ortona. (Foto: Corpo Forestale dello Stato.Nucleo Elicotteri Pescara).

Gli elementi che hanno fortemente inciso sul processo di sviluppo e conformazione del territorio, con particolare riferimento alle infrastrutture viarie, se da un lato sono state generatrici dello sviluppo, dall'altro hanno costituito barriera tra la linea di costa e il suo entroterra più prossimo. Infatti, la fruibilità della fascia costiera, fino al momento della dismissione del tracciato ferroviario, è stata caratterizzata da una facile percorrenza longitudinale (parallela al mare) contrapposta alla difficoltà dell'attraversamento

trasversale. La Statale Adriatica e la ferrovia, così come conformate, hanno permesso un accesso alla linea di costa per punti negando, nel contempo, le relazioni tra centro storico e mare. Dal 2005, anno in cui è stato avviato lo smantellamento della linea ferroviaria, tutto ciò che era barriera si è trasformato in opportunità di connessione multipla e per la prima volta nella storia è possibile riappropriarsi di un ambito di pregio paesaggistico in forma unitaria.



Tav. ID 02 Morfologia del territorio, Documento Programmatico. Elaborazione propria.

6. Attivazione dei processi procedurali

Di seguito vengono riportati i processi procedurali previsti dalle Norme Tecniche di Attuazione del P.T.C.P. per la definizione del Progetto Speciale in argomento. Trattasi di azioni necessarie per l'implementazione di ogni struttura territoriale riconosciuta e da soddisfare, insieme, con la massima disponibilità collaborativa dei soggetti interessati

secondo i principi dell'urbanistica consensuale. Al riguardo si richiama l'avvenuta sottoscrizione del Protocollo d'Intesa del 23/11/2007 e del 26/10/2007, e la condivisione del Documento Preliminare di Indirizzo Metodologico del 01/07/2010 i cui contenuti vengono recepiti anche nel presente documento.

Art. 40 Processi procedurali. Accordi di programma e conferenze dei servizi per la pianificazione.

1. Per ognuna delle quattro strutture territoriali di cui all'articolo precedente, il Presidente della Provincia di Chieti attiva un Accordo di programma opportunamente articolato ai sensi dell'Art. 27 della Legge 142/90, e promuove una specifica Conferenza di servizi, ai sensi del medesimo articolo, individuando altresì un responsabile del procedimento.
2. Tali iniziative vengono assunte in coerenza con i contenuti del presente PTCP, per promuoverne i processi attuativi, e si organizzano sulla base di un Comitato dei rappresentanti delle Amministrazioni, secondo quanto previsto all'Art. 8 bis della L.R. 18/83 e successive modifiche e integrazioni.
3. Il suddetto Comitato - che utilizza le risorse tecniche e professionali della Provincia, dei Comuni e di altri eventuali soggetti chiamati a partecipare all'attività di formazione dei Progetti Speciali Territoriali - e la relativa Conferenza dei servizi operano per tutta la durata delle fasi formative dei Progetti Speciali Territoriali di cui all'articolo precedente.
4. In sede di Accordo di programma viene definito il quadro delle risorse necessarie alle attività di pianificazione in oggetto, sia con riferimento ai processi formativi degli strumenti di pianificazione, sia per promuoverne concretamente l'attuazione, sviluppando, a tal fine, rapporti con i Ministeri competenti, con le strutture referenti dell'Unione Europea, con la Regione Abruzzo e con altri soggetti pubblici e privati interessati.
5. L'attivazione delle strutture di supporto per l'articolazione suddetta del PTCP, per strutture territoriali, viene promossa in conformità alle linee individuate ai successivi Capi e si forma nella fase compresa fra l'adozione del Documento preliminare e l'approvazione del PTCP da parte del Consiglio Provinciale, ai sensi dell'Art. 8, comma 6 della L.R. 18/83 e successive modifiche ed integrazioni.

Art. 46 Struttura del Progetto Speciale Territoriale

1. Il Comitato dei rappresentanti delle Amministrazioni, di cui al precedente Art. 40, si compone dei rappresentanti degli Enti Territoriali interessati, nonché dai portatori di interesse e delle forze sociali eventualmente coinvolte. Il Comitato provvede alla nomina del suo Presidente.
2. Il Comitato dà vita ad un proprio organismo di consulenza tecnica, con il coordinamento della Provincia, per la formazione del Progetto Speciale Territoriale, ed individua le risorse necessarie all'attività di pianificazione.
3. La costituzione del Comitato, la messa in atto del quadro complessivo delle attività da sviluppare e degli obiettivi essenziali da perseguire, la definizione delle risorse necessarie, nonché la tempistica e l'operatività del Piano vengono messi a punto in uno specifico Accordo di programma. Un ulteriore Accordo di programma provvede all'adozione preliminare del Progetto Speciale Territoriale da parte del Comitato.
4. L'approvazione definitiva del suddetto Progetto, in sede provinciale, segue le procedure previste per il PTCP.

7. Un nuovo approccio al territorio

Riteniamo indispensabile predisporre un sistema di relazioni dinamiche costruite per mezzo di trasformazioni di qualità per un territorio rigenerato nel suo complesso. Il progetto locale si intende fondato sulla valorizzazione del patrimonio territoriale costituito da un sistema complesso di valori che il piano di lavoro reinterpreta attraverso l'attivazione delle comunità interessate. Accettiamo il territorio come elemento di relazione per il raggiungimento delle trasformazioni di qualità e per mettere in rapporto la sostenibilità delle azioni con i sistemi di relazioni fra le componenti costitutive del territorio stesso: l'ambiente naturale, l'ambiente costruito, l'ambiente antropico.

Assumiamo “il territorio come organismo vivente complesso composto da luoghi, ambienti, paesaggi dotati di storia, carattere, identità e strutture che definiscono ambiti territoriali e urbani attraverso l'evoluzione nel tempo fra insediamento umano e ambiente”⁷. E' con la valorizzazione del patrimonio delle risorse territoriali che si costituisce il solido fondamento per la sostenibilità delle scelte programmatiche. Per mezzo di suddette considerazioni la questione ambientale assume un ruolo cardine perché non risolvibile con approcci settoriali non dialoganti, a maggior ragione se

⁷ Alberto Magnaghi, Il territorio degli abitanti, Ed. Dunod, Milano, 1998.

consideriamo la presenza di ambiti costieri ad alta valenza paesaggistica con riserve regionali e aree protette nazionali di recente istituzione (Parco Nazionale della Costa teatina, Legge 8 ottobre 1997, n.344 e Legge Regionale 30 marzo 2007, n.5).



Molo con trabocchi, San Vito Chetino (Foto: Corpo Forestale dello Stato.Nucleo Elicotteri Pescara).



Via Verde della Costa dei Trabocchi, logo.

8. Riflessioni per un progetto sostenibile

Dall'osservazione delle carte descrittive allegate al presente Documento, e dalla percorrenza longitudinale della costa, è facile percepire la struttura del sistema costiero perché composta da materiali diversi e spesso conflittuali. Immaginiamo un percorso da nord verso sud. In sequenza vediamo scorrere la foce del fiume Foro, le bellissime zone di Torre Mucchia e Punta Ferruccio (Riserva Regionale dei Ripari di Giobbe), la Punta di Acquabella (Riserva Regionale di Punta dell'Acquabella) e la foce del fiume Moro, il panoramico crinale di San Vito Chietino e tutta la costa dei trabocchi fino a Fossacasia (la Riserva Regionale del Fosso delle Farfalle unitamente al Sito di San Giovanni in Venere e ai trabocchi), l'area di foce del fiume Sangro con l'attigua lecceta litoranea (Riserva Regionale della Lecceta di Torino di Sangro, e i il S.I.C. dei Boschi ripariali del fiume Osento), le dune litoranee di Casalbordino, la Riserva Naturale Regionale di Punta Aderci e la Riserva Regionale del Bosco di Don Venanzio, il S.I.C. di Punta Penna, la costa vastese e la Riserva Regionale Marina di Vasto fino ad arrivare alla foce del fiume Trigno. Questi elementi, che intendiamo areali, sono separati e contrastati da altri materiali che potremmo definire anche detrattori delle risorse identitarie come l'area industriale di San Salvo, l'area industriale di Punta Penna e del porto di Ortona, per l'area cantieristica, unitamente alle urbanizzazioni dei lidi degradati e sottoutilizzati.

Definiamo valori gli elementi puntuali come i caselli ferroviari, le cale, i faraglioni, i campeggi, le case sparse dei pescatori e degli ortolani, i trabocchi, gli approdi e tutto il sistema complesso delle aree protette a vario livello (S.I.C., Riserve Regionali, siti archeologici, parchi). Tutti i materiali riportati sono relazionati da due infrastrutture viarie: la ferrovia, oramai dismessa, e la Statale Adriatica n.16. L'insieme restituisce con vigore e semplicità una immagine di territorio ancora ricco di un "patrimonio ambientale" da valorizzare e da associare al "patrimonio sociale" costituito dalle comunità che abitano la costa. Se consideriamo il territorio come patrimonio di risorse identitarie è necessario chiarire il significato di risorsa prendendo come riferimento una definizione condivisa: "la risorsa territoriale è quel valore che una certa società riesce a reinterpretare attivamente valorizzandola per l'intera comunità"⁸. Alberto Magnaghi sostiene che un valore diviene risorsa solo se la società locale se ne riappropria in termini culturali e di godimento. In caso contrario i valori restano degli ambiti più o meno circoscritti che solo raramente vengono riconosciuti come luoghi di pregio ambientale, culturale o paesaggistico. In altre parole, prima di procedere alle fasi attuative di un progetto è necessario osservare, descrivere, interpretare e rappresentare l'identità dei luoghi perché non tutto può essere trasformato, e ciò che si trasforma deve essere soggetto a regole che producano rigenerazione territoriale per l'ambiente e quindi per l'uomo. Non si può ottenere efficacia se un progetto è regolato da principi

⁸ Alberto Magnaghi, *Il territorio degli abitanti*, Ed. Dunod, Milano, 1998.

autoreferenziali che non connettono gli esiti al miglioramento della qualità della vita nel pubblico interesse.

E' necessario evitare che gli ambiti del territorio costiero, in particolar modo quelli maggiormente riconosciuti solo perché più frequentati, continuino ad essere monofunzionalizzati esclusivamente come luoghi massificati del tempo libero estivo con un processo veloce che ha causato, e continua a causare, la cementificazione della linea di costa e la svalorizzazione dei paesaggi collinari. Non è difficile percepire come questo processo abbia già compromesso parti importanti della costa teatina. E' sufficiente percorrerla nei mesi invernali per osservare intere aree edificate a ridosso del mare, inutilizzate e prive di funzioni.

La rigenerazione territoriale della costa teatina è possibile a partire da una nuova idea di territorio basata sulla valorizzazione del sistema ambientale esistente, ma ad oggi dal carattere frammentario, sulla valorizzazione delle vocazioni turistiche del territorio per un turismo medio-alto di qualità. Diverse sono le occasioni importanti che hanno portato ad affrontare tali temi progettuali: l'elaborazione della strategia europea per la gestione integrata delle zone costiere (GIZC) (Commissione europea 1999), un programma dimostrativo che intende costituire la materia prima per l'elaborazione di una strategia europea per la GIZC per la promozione e lo sviluppo sostenibile delle zone costiere dell'Unione europea; la Convenzione Europea del paesaggio del Consiglio d'Europa (Roma, aprile 2001), che pone come obiettivo la promozione presso le autorità pubbliche l'adozione, a livello locale, regionale, nazionale ed internazionale, di politiche di salvaguardia, di gestione e di pianificazione dei paesaggi europei; l'approvazione del nuovo PTCP della Provincia di Chieti (marzo 2002), che individua le strutture territoriali e le promuove con apposite procedure attuative; il Codice dei Beni culturali e del Paesaggio (D.Lgs 22 gennaio 2004, n.42); la dismissione del tracciato ferroviario adriatico Ancona-Foggia nel tratto compreso tra Ortona e Vasto marina; l'istituzione del Parco Nazionale della Costa teatina (ottobre 1997); la Legge Regionale 30 marzo 2007, n.5 per il "Sistema delle aree protette della costa Teatina"; il Progetto Preliminare per la Via Verde della costa Teatina (febbraio 2009) e la Direttiva per la Valorizzazione della Costa Teatina (maggio 2009). Tutte queste occasioni, insieme, dimostrano la possibilità reale di poter indirizzare questa Struttura Territoriale verso scenari condivisi e partecipati di conservazione e innovazione. Inoltre, l'istituzione del Parco Nazionale della Costa manifesta una nuova forma di sensibilità crescente verso i temi dell'ambiente da parte delle amministrazioni e delle comunità. Nello specifico la dismissione del tracciato ferroviario Ancona-Foggia nel tratto compreso tra Ortona e Vasto è senz'altro un'opportunità unica per la realizzazione di una infrastruttura ambientale. Costituisce cioè una opportunità per pensare l'ambiente non più come episodico o ad aree slegate ma in chiave di rete. Una infrastruttura ambientale quindi, pensata in relazione al territorio che attraversa, è senz'altro occasione di rigenerazione del territorio stesso. Tale idea di territorio può essere concretizzata a partire da delle

operazioni motrici che strutturino la proposta progettuale. Trattasi di operazioni riconosciute in progetti strategici prioritari capaci di innescare e moltiplicare processi anche spontanei di sviluppo sostenibile. E' necessario però che tali progetti rientrino in un quadro di coerenza condiviso la "visione guida", affinché, progetti, interventi, azioni in corso e azioni future siano coerenti, ovverosia sostengano gli stessi scenari del mutamento. La visione guida deve essere sottoscritta da tutte le amministrazioni interessate alla nuova idea di territorio, in particolare dal Comitato dei rappresentanti, come previsto dall'art. 46 delle NTA del Piano Provinciale, in modo tale che ogni Ente locale possa provvedere allo sviluppo e alla promozione degli interessi della propria comunità pur restando in linea con l'assetto unitario.



Trabocco in Loc. Punta Turchino, San Vito Chetino (Foto: Corpo Forestale dello Stato.Nucleo Elicotteri Pescara).

9. Un progetto speciale

La realizzazione del nuovo tracciato ferroviario, arretrato rispetto alla linea di costa, consente per la prima volta la dismissione della linea adriatica nel tratto Ortona-Vasto aprendo nuovi scenari di valorizzazione e innovazione territoriale mai avuti nella storia dei paesaggi costieri dell'Adriatico.

Per l'ambito territoriale pertinente della fascia costiera si concretizzano opportunità di valorizzazione e promozione uniche fino ad ora. Plurime sono anche le criticità che

minacciano il patrimonio di risorse identitarie che strutturano il sistema costiero. Pertanto, la Regione Abruzzo, in riferimento agli indirizzi specifici contenuti nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Chieti, emana delle “Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della costa teatina” (L.R. 30 marzo 2007, n. 5). La suddetta Legge Regionale individua un “Sistema di aree protette”, definite Riserve Regionali, da coordinare in sinergia con la Provincia di Chieti attraverso un “Programma” affinché le stesse Riserve Regionali possano valorizzarsi anche per mezzo del “corridoio verde” (artt. 1-4 L.R. succitata).

L’ambito di riferimento del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera contiene e struttura il Sistema delle riserve naturali regionali previste dalla L.R. 30 marzo 2007 n. 5, e si estende fino a comprendere tutti i nove Comuni della fascia costiera (Francavilla al Mare, Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Casalbordino, Vasto e San Salvo). Questa porzione di territorio, per effetto del suo ricco patrimonio di risorse identitarie deve dotarsi, nel breve periodo, di un abile ed efficace strumento di valorizzazione e salvaguardia dei caratteri costituenti prima che alcune logiche di pratiche d’uso possano comprometterne i valori territoriali esistenti riducendoli a relitti residuali. Pertanto, tra gli obiettivi prioritari riconosciamo quello di connettere e integrare alcune azioni urgenti (la realizzazione della Via Verde) ad un’azione urbanistica progettuale innovativa, unitaria e condivisa, che conduca ad un territorio competitivo perché autentico, salvaguardato, propositivo verso ogni forma di sviluppo sostenibile a partire da un turismo di qualità.

Il TEMA del Progetto Speciale territoriale della Fascia costiera è “sostenere una nuova idea di territorio” che dalla valorizzazione delle aree del tracciato dismesso e dalla realizzazione di piste ciclabili, pedonali ed equestri possa connettere e integrare:

- il progetto di valorizzazione del sistema ambientale inteso come patrimonio di risorse identitarie;
- la valorizzazione e il monitoraggio delle attività legate al mare, compreso i fondali e la qualità delle acque;
- la promozione di un modello di attrezzamento degli arenili a bassa densità di utilizzazione e coerente con il sistema dei trabocchi;
- il potenziamento delle relazioni tra centri storici e borgate marine;
- la tutela e lo sviluppo dell’attività agricola presente nelle colline costiere e retrocostiere anche attraverso la promozione di azioni tese al restauro del paesaggio agricolo;
- la limitazione del consumo di suolo favorendo allo stesso tempo il consolidamento qualitativo del patrimonio edilizio esistente da integrare con calibrate operazioni localizzative perequante dei necessari servizi a sostegno;
- la connessione dell’ambito territoriale costiero con le emergenze ambientali del sistema territoriale retrocostiero e vallivo.

L'OBIETTIVO è la rigenerazione territoriale della Fascia costiera anche all'interno di un "Comprensorio Turistico di Eccellenza inteso come sistema paesistico culturale complesso in cui l'attrattore di riferimento è la Via Verde".

L'OCCASIONE per intraprendere il processo progettuale è fornita dalla necessità di sviluppare la Struttura Territoriale della Fascia costiera, di cui agli artt. 39, 44-46 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.T.C.P., come sostanzialmente confermato con l'intervenuta L.R. 30.03.2007, n. 5.

Il Progetto Speciale mette in relazione le dinamiche urbane e territoriali dell'ambito costiero con progetti puntuali, lineari e areali. Trattasi di progetti capaci di innescare processi di valorizzazione e sviluppo territoriale solo se promossi in coerenza con la realizzazione della Via Verde della costa dei Trabocchi, peraltro, riconosciuta quale azione prioritaria di eccellenza. Pertanto, il processo progettuale attivato dalla Provincia per la valorizzazione e lo sviluppo della Fascia costiera è costituito da due progetti diversi e fortemente relazionati:

- un progetto di pianificazione territoriale denominato "Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera";
- la realizzazione della Via Verde della Costa dei Trabocchi.

Non è efficace definire il Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera senza pensare la Via Verde e viceversa. Sono due elementi che non possono essere affrontati separatamente perché il Progetto Speciale contiene la Via Verde, e la Via Verde struttura il Progetto Speciale. Condividiamo che la Via Verde sia molto più di una pista ciclabile. E' un elemento di connessione multipla che mette a sistema un ambito territoriale di alto valore paesistico e culturale. E' un'architettura ambientale intorno alla quale si montano azioni utili alla collettività. Il perseguimento della duplice azione progettuale deve avvenire lavorando sulle opportunità date dalle relazioni reciproche dei progetti in argomento. Questo approccio è l'unico che può garantire il monitoraggio e il coordinamento di processi abitualmente contemplati per mezzo di politiche di settore, e che troppo spesso hanno vanificato risorse ed energie investite con grande fatica e sacrificio istituzionale.



Trabocco in Loc. Punta Turchino, San Vito Chetino (Foto: Corpo Forestale dello Stato.Nucleo Elicotteri Pescara).

Redigere il Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera è azione necessaria per creare un concerto di relazioni territoriali tra progetti condivisi. E' azione necessaria per mantenere la stabilità delle scelte intraprese e soprattutto per operare con giustizia a garanzia del perseguimento del pubblico interesse.

La grande reciprocità che si assegna al progetto urbanistico e all'infrastruttura ambientale è da rintracciare nel carattere complesso di entrambi i progetti in argomento. Utilizzare un approccio progettuale limitato, ovvero caratterizzato da una visione semplicistica, significa confinare il Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera nel mero delle tecniche urbanistiche che singolarmente non possono soddisfare la complessità e la pluridisciplinarietà degli obiettivi da perseguire. Per lo stesso principio esposto non si può relegare la realizzazione della Via Verde nell'esclusivo ambito di un'opera pubblica perché trattasi di un progetto di grande rilevanza territoriale le cui dinamiche investono la prassi urbanistica operativa e la pianificazione territoriale.

Come possiamo immaginare la valorizzazione del patrimonio paesaggistico e dell'assetto socio-economico della fascia costiera con la redazione di un semplice strumento urbanistico? E oltremodo, possiamo immaginare lo sviluppo di un ambito territoriale costiero con la semplice realizzazione di una pista ciclabile? Non è credibile, e lo sappiamo. Ora dobbiamo coniugare gli aspetti, dobbiamo agire facendo leva sulle congruenze sgretolando le incongruenze delle azioni progettuali. La Via Verde trascende la nozione di opera pubblica perché è esso stesso un progetto di territorio. Ora è necessario procedere con gli stessi presupposti per completare il sistema progettuale con la definizione della componente urbanistica. Tale azione vedrà influenzare il Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera e la Via Verde da una relazione biunivoca perché sono programmi progettuali pensati nel territorio per il territorio.

10. Utilità ed efficacia

Per efficacia intendiamo il rapporto esistente tra gli obiettivi e gli strumenti adottati per conseguirli. Risulta evidente che anche in presenza di un buon progetto e di un buon programma gli esiti non possono essere garantiti se non vi è una reale disposizione attuativa. E' opportuno parlare di efficacia del processo di pianificazione riferendosi, in questo caso, alla capacità dell'amministrazione pubblica di prendere decisioni in merito alla realizzazione degli interventi di valorizzazione urbana e territoriale. In tale accezione, quindi, non è più tanto al singolo strumento che si deve porre attenzione quanto alla dinamicità del processo. Ora l'atteggiamento è cambiato. Il progetto urbanistico e la realizzazione della Via Verde devono essere accompagnati da una presa di responsabilità comune. Riteniamo fondamentale il ruolo di garante che l'amministrazione pubblica deve svolgere nei confronti della suddetta valorizzazione urbana e territoriale, tanto più oggi che i processi di pianificazione risultano

ulteriormente complessi, e le variabili molteplici quanto imprevedibili. E' necessario un ragionamento flessibile con cui mettere in atto strategie per interventi concreti, operativi e altamente definiti.



Trabocco in Loc. Punta del Guardiano, San Vito Chetino (Foto: Corpo Forestale dello Stato.Nucleo Elicotteri Pescara).

11. Verso una strategia integrata per la zona costiera teatina

L'ipotesi di configurare il Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera teatina in una Gestione Integrata della Zona Costiera "GIZC", nasce da un confronto fra le problematiche, i conflitti, le esigenze, le potenzialità che il Progetto Speciale deve considerare, e gli indirizzi rilasciati dalla Commissione europea in occasione di un documento di riflessione "*Verso una strategia europea per la gestione integrata delle zone costiere (GIZC), principi generali e opzioni politiche, Lussemburgo, 1999*" che affronta tutte le questioni inerenti ad una corretta gestione delle zone costiere.

Il documento è la risposta ragionata ad un programma dimostrativo sulla GIZC, varato dalla stessa Commissione europea nel 1996, per iniziativa comune delle direzioni generali, ed ha lo scopo di valutare l'efficacia della GIZC su di quelle zone in cui la causa della cattiva gestione e del degrado persistente sono da ricercarsi nei problemi connessi ad aspetti come:

1. informazioni carenti o inadeguate sia sulle condizioni dei litorali sia sugli effetti (economici e non) delle attività antropiche;

2. scarso coordinamento tra i vari livelli e settori dell'amministrazione e tra le relative politiche;
3. insufficiente grado di partecipazione e consultazione dei soggetti interessati.

Il documento se relazionato al P.T.C.P. assume un significato determinante per l'esito efficace del progetto. La GIZC appare in questo modo una occasione irrinunciabile e allo stesso tempo un contributo essenziale teso verso gli indirizzi promossi a livello europeo. Un Progetto Speciale della Fascia costiera teatina, se ispirato da tali principi innovatori, può divenire un modello pilota e allo stesso tempo di verifica per l'intera strategia coinvolgendo tutti coloro che hanno interesse e che effettivamente vogliono intraprendere l'iniziativa. Prima di indicare le successive azioni progettuali è necessario capire come la Commissione europea interpreta la gestione integrata, quali sono i principi d'azione compatibili con la programmazione provinciale e quali possono essere le ricadute sul territorio costiero teatino.

12. GIZC, una sigla dal significato condiviso

La GIZC è un processo dinamico, continuo e iterativo inteso a promuovere l'assetto sostenibile delle zone costiere. Essa cerca, nel lungo periodo, di trovare un equilibrio tra benefici connessi ad attività come:

- a - sviluppo economici;
- b- usi antropici delle zone costiere;
- c - tutela;
- d - preservazione e ripristino dell'ambiente;
- e - riduzione al minimo della perdita di vite umane e dei danni alle cose;
- f - accesso del pubblico alle coste e fruizione delle stesse.

Il termine integrato fa riferimento sia all'integrazione degli obiettivi sia a quella dei molteplici strumenti necessari per perseguirli. Implica l'integrazione di tutte le politiche, i settori e i livelli dell'amministrazione pertinenti nonché quella delle componenti terrestre e marina del territorio interessato. La GIZC è integrata sia nel tempo sia nello spazio ed è intrinsecamente multidisciplinare. Il processo di GIZC copre in realtà l'intero ciclo che comprende: la raccolta di informazioni, programmazione, assunzione di decisioni, gestione e sorveglianza dell'attuazione. Al fine di valutare gli obiettivi della società in una zona costiera la GIZC si avvale della collaborazione e della partecipazione informata di tutte le parti interessate. Il processo di GIZC inizia con una consapevolezza delle questioni di interesse comune che agevola il dialogo e gli scambi di vedute tra le parti interessate. Ciò promuove la collaborazione tra le parti e costituisce la base di un'azione coordinata la quale, alla distanza, favorisce una gestione integrata per un assetto condiviso. La gestione integrata delle zone costiere è un metodo generico che promuove un utilizzo sostenibile dei litorali secondo dei principi fondamentali:

- 1 – approccio di ampio respiro;

- 2 – comprensione delle specificità dell'area d'interesse;
- 3 – sintonia con i processi naturali;
- 4 – adozione di decisioni che non ipotechino il futuro;
- 5 – ricerca del consenso mediante una pianificazione partecipativa;
- 6 – sostegno e coinvolgimento di tutte le istanze amministrative competenti;
- 7 – ricorso ad un insieme di strumenti.⁹

13. Concertazione e partecipazione: approcci efficaci per sostenere una GIZC teatina

I principi che la Commissione europea indica per un corretto approccio alla GIZC sembrano essere in coerenza con le intenzioni programmatiche della Provincia e compatibili con i suoi principi ispiratori. Questo rafforza le scelte effettuate e indirizza l'avvio del Progetto Speciale a tempi non lunghi con buoni presupposti per il raggiungimento degli obiettivi prefissati. E' importante osservare che spesso, anche se i progetti dimostrano di avere tutti i requisiti essenziali per arrivare a buon esito (raggiungimento degli obiettivi, efficacia ed efficienza), non riescono a superare la fase delle procedure attuative in quanto bloccati da conflitti d'interesse, dalla mancanza di attenzione alle azioni promosse e dalla mancata responsabilizzazione alle scelte sottoscritte. Purtroppo le esperienze in merito non sono gratificanti e non incoraggiano ad intraprendere facilmente proposte progettuali complesse, soprattutto quelle in cui prevedono una corposa partecipazione di soggetti pubblici e privati. Nel caso specifico invece sono molte le condizioni favorevoli che compensano un possibile scoraggiamento iniziale: dal consenso della Commissione europea che esplicita la volontà di sostenere la definizione dei contesti, la promozione e l'attivazione della GIZC, ai compatibili indirizzi dettati nella Convenzione europea del paesaggio, fino ad arrivare alle occasioni locali favorevoli precedentemente descritte (coerenza con la programmazione regionale, istituzione del Parco Nazionale della Costa teatina, dismissione del tracciato ferroviario, approvazione del nuovo PTCP, sottoscrizione di specifici protocolli di intesa per la valorizzazione della costa teatina). Per questo motivo, anche se in modo generale e preliminare, sono stati pensati dei nuovi strumenti "strategici" specifici, che non evitano l'esclusiva e standardizzata procedura attuativa, ma ne compensano gli aspetti inefficaci con l'instaurazione di "processi" aperti di formazione e di partecipazione alla costruzione del progetto. "La partecipazione non deve essere solo un mezzo per migliorare la qualità del progetto, ma anche un momento di autoformazione che restituisca agli abitanti il senso di appartenere ad una comunità e a un luogo, che li renda più sensibili all'ambiente in cui vivono, che rafforzi in loro la capacità di organizzarsi, di affermare la propria volontà di partecipare al processo di

⁹ Commissione europea "Verso una strategia europea per la gestione integrata delle zone costiere (GICZ). Principi generali e opzioni politiche, Lussemburgo, 1999.

decisione. ”¹⁰ La pianificazione urbanistica non può ridursi al solo accordo tra pubblico e privato, alle sole procedure dell’amministrare per accordi prese prima dell’attuazione del progetto, deve considerare le esigenze delle comunità interessate dal progetto in quanto non sono in gioco solo questioni prettamente urbanistiche ma anche e soprattutto interessi sociali, ambientali, occupazionali. “E’ certamente vero che *partecipazione* è un termine indefinito, vago, con qualche connotazione volontaristica e sentimentale. Partecipazione esprime un principio generale buono: il convincimento semplice ed elementare che i prodotti collettivi dell’insediamento umano nello spazio (città, villaggi, quartieri, vicinati, paesaggi, territori, ambienti) siano costruiti (o debbano essere costruiti) attraverso la mobilitazione delle energie individuali e collettive, attraverso la messa in cantiere, in tutte le forme possibili, del margine creativo di innovazione degli abitanti e delle comunità”¹¹. E’ necessario capire come sia possibile far rispettare, con responsabilità, gli impegni presi tra tutte le parti interessate, tentando di dissolvere le tensioni date da conflitti e appetibilità varie durante le fasi preliminari della costruzione del progetto e non nelle fasi attuative, dove la soluzione si configura come un rimedio tampone dannosissimo: il blocco delle iniziative. Nella disciplina urbanistica sono sempre esistite forme di accordi, tra amministrazioni e privati, dalle quali derivano obbligazioni o impegni tra le parti contraenti, ma è stato sempre difficile capire se questi accordi, una volta stipulati, abbiano rilievo giuridico e, soprattutto dove collocare le forme di negoziazione. Solo responsabilizzando con l’informazione e la partecipazione si può ottenere disposizione a collaborare. Per scongiurare il rischio è stata predisposta la “visione guida”. E’ un nuovo strumento che non si sostituisce e non si sovrappone a quelli già esistenti. Essa accoglie gli aggiustamenti che si presentano durante il processo di formazione del progetto e responsabilizza i soggetti attivi¹².

14. Il paesaggio costiero

Lo studio che il Documento propone per la comprensione del paesaggio costiero teatino è fondato sui criteri definiti dalla Convenzione Europea sul Paesaggio (Firenze, 20/10/2000) successivamente ripresi dalla legislazione nazionale per mezzo dell’intervenuto Decreto Legislativo n.42 del 22/01/2004, meglio noto come Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio:

“Per paesaggio si intende una parte omogenea di territorio i cui caratteri derivano dalla natura, dalla storia umana o dalle reciproche interrelazioni.

La tutela e la valorizzazione del paesaggio salvaguardano i valori che esso esprime quali manifestazioni identitarie percepibili.

Gli indirizzi e i criteri perseguono gli obiettivi della salvaguardia e della reintegrazione

¹⁰ Alberto Magnaghi, Il territorio degli abitanti, Ed. Dunod, Milano, 1998.

¹¹ Giancarlo Paba, I cantieri sociali per la ricostruzione della città, in Il territorio degli abitanti, Dunod, Milano, 1998.

¹² Descrizione e illustrazione a p. 53.

dei valori del paesaggio anche nella prospettiva dello sviluppo sostenibile.”¹³

Il primo momento di un processo di pianificazione territoriale è costituito dalla fase d’interpretazione e descrizione dei caratteri costituenti dei luoghi indagati. Trattasi di operazione che attraverso l’osservazione e la raccolta d’informazioni sulle risorse territoriali fornisce una conoscenza di base fondamentale per qualunque proposta di trasformazione del territorio. “Le indagini, riguardanti essenzialmente le risorse fisiche dell’ambiente, nonché gli interventi antropici succedutesi nel tempo, trascurano spesso gli aspetti formali del paesaggio che, per quanto difficili da valutare e quantificare, rappresentano una componente importante del rapporto con l’uomo. In tal senso, l’osservazione del paesaggio rappresenta quella fase del processo di conoscenza dei luoghi che studia i rapporti tra gli aspetti formali del paesaggio e le risposte da queste suscitate dall’uomo, e permette il confronto tra diversi tipi di paesaggi sulla base del loro apprezzamento visivo. La qualità estetica di un paesaggio, nonostante la difficoltà di elaborare strumenti e metodologie atte a valutarla, è oggi riconosciuta come risorsa da tutelare”¹⁴.

Il grado di apprezzamento visivo di un paesaggio da parte di un osservatore è influenzata da una serie di fattori molto spesso soggettivi e non sempre facilmente indagabili; in effetti, per Carlo Socco il paesaggio è da intendersi come una totalità di parti distinte e relazionate, la cui percezione è semiosi percettiva, ossia dare significato attraverso la percezione: “Il paesaggio che noi percepiamo non è altro che un sistema di segni, cioè un testo che, attraverso la percezione interpretiamo”.

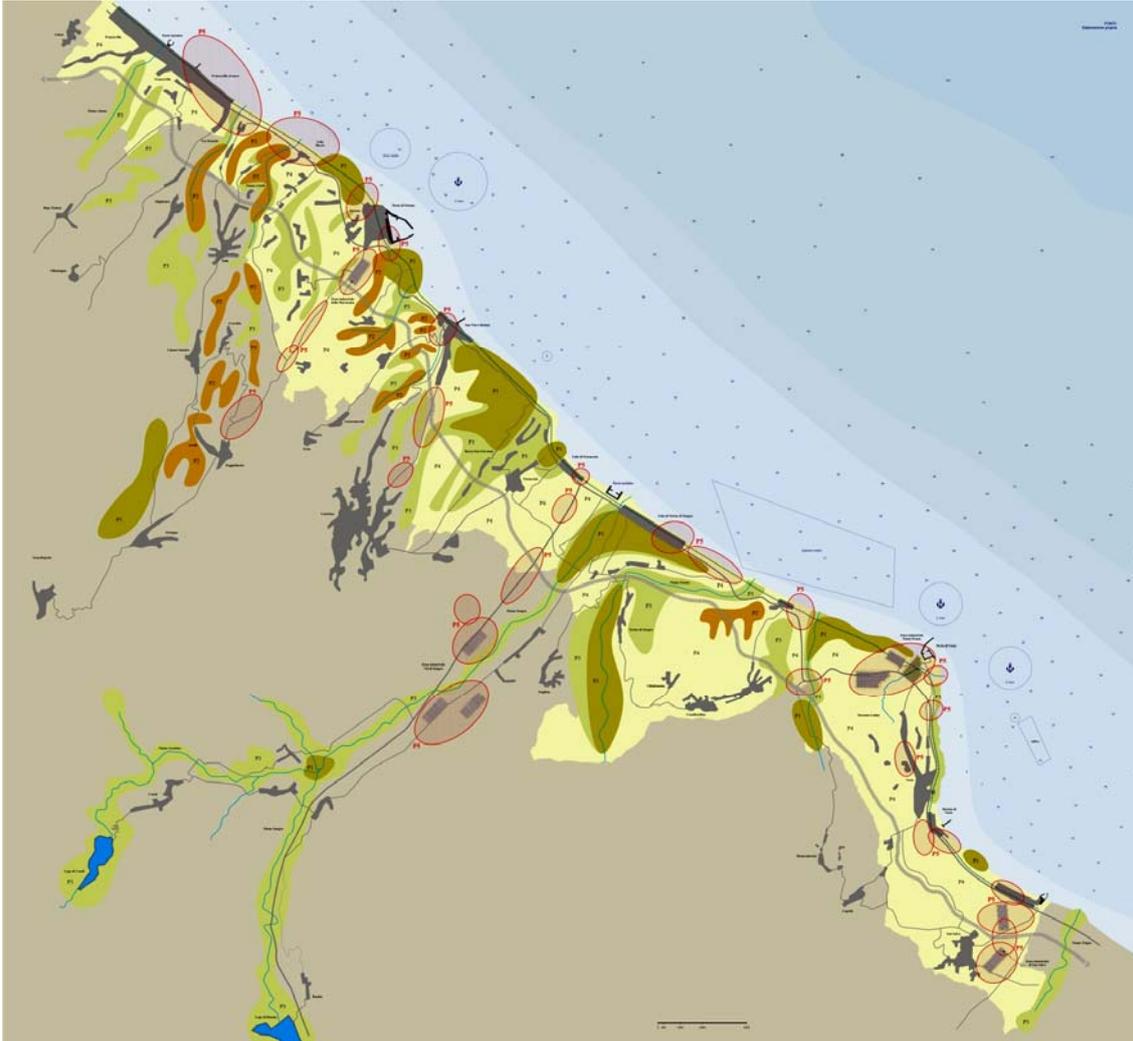
I fattori soggettivi che hanno regolato la percezione e quindi l’interpretazione del paesaggio della costa teatina sono:

- *la multidimensionalità del paesaggio*: le esperienze sensibili nei confronti del paesaggio non derivano dalla sola soddisfazione visiva, ma riguardano l’insieme dei cinque sensi;
- *la composizione del paesaggio*: dovuta a due attributi fondamentali quali l’ordine e la variabilità (Smardon, Rutledge).
- *la forma del paesaggio*: risultato dell’insieme delle linee che muovendosi creano un’immagine.
- *la scala del paesaggio*: intesa come rapporto tra gli elementi costitutivi del paesaggio e la loro distribuzione spaziale;



¹³ Artt. 131 – 132 del D.Lgs 42/2004, Codice dei Beni culturali e del paesaggio.

¹⁴ Alberto Clementi, Interpretazioni di Paesaggio, Meltemi Roma 2002.



Tav. ID 12 Valori del paesaggio. Documento Programmatico. Elaborazione propria.

- *le componenti cromatiche*: i colori giocano un ruolo importante nella percezione del paesaggio; colori vivaci e ad alta intensità emergono dalla scena, mentre quelli neutri si disperdono sullo sfondo. Il cambiamento delle stagioni, modificando, tra gli altri, i rapporti cromatici nel paesaggio, varia in modo considerevole le reazioni degli osservatori;
- *le esperienze psicologiche individuali*: sono il risultato di emozioni, non soltanto visive, influenzanti in modo determinante l'apprezzamento visivo nei confronti del paesaggio;
- *la dinamicità*: il paesaggio non è statico, ma soggetto a periodici cambiamenti rispettivamente dovuti: al variare delle condizioni atmosferiche, al succedersi delle stagioni e, nel lungo periodo, ai cambiamenti strutturali indotti dagli eventi naturali o dalle attività umane;

- *la memoria storica*: ovvero la coscienza che il paesaggio è anche il risultato delle attività umane che si sono susseguite nei secoli e che hanno contribuito a definirlo nel suo attuale aspetto;
- *la prospettiva dell'osservatore*: ovvero il fatto che il paesaggio venga visto da terra o dall'alto. Un paesaggio osservato dall'aereo ha rapporti spaziali diversi rispetto all'osservatore a terra e può portare alla luce elementi a volte sconosciuti all'osservatore a terra.
- *Il moto dell'osservatore*: il paesaggio per un osservatore in moto, si presenta da punti di vista continuamente variabili. In queste condizioni gioca un ruolo determinante la sequenza delle vedute la cui importanza relativa varia in funzione della velocità dell'osservatore.



Ex tracciato ferroviario, in Loc. Punta Malvò. San Vito Chetino (Foto: Corpo Forestale dello Stato.Nucleo Elicotteri Pescara).

La conformazione morfologica della fascia costiera, il suo sviluppo longitudinale, la forte eterogeneità degli elementi strutturanti, le dinamiche relazioni tra spazi di naturalità e pratiche d'uso differenti, unitamente alla velocità con cui questi spazi si susseguono, individua un sistema integrato di paesaggi da non confondere con unità omogenee distinte. Il sistema studiato, e articolato nell'allegata carta dei valori del paesaggio (Tav. ID 12), è da intendere come struttura paesaggistica dotata di specifici valori caratterizzati da relazioni visive, ecologiche, funzionali, storiche ed antropiche. “Nei confronti della promozione e salvaguardia dei valori paesaggistici si ritiene che i vincoli da soli non bastano per difendere il paesaggio perché restituisce l'esito di un concorso incessante di azioni multiple di cui nessuno è in grado di esercitare il controllo d'insieme agendo per proprio conto, neppure con gli strumenti più restrittivi. Gli

obiettivi di mantenimento o del recupero della qualità paesaggistica riguardano non soltanto i paesaggi dell'eccellenza, ma anche quelli più comuni che rappresentano comunque l'espressione tangibile della società, ed in quanto tali si configurano come paesaggi culturali non tanto diversi dai paesaggi celebrati e protetti. Sono queste del resto le idee che la Convenzione Europea incarna autorevolmente inaugurando di fatto nuovi scenari per il futuro.”¹⁵

Non sono più efficaci solo i vincoli, ma forme di gestione attiva che coinvolgono i molteplici soggetti istituzionali che a vario titolo intervengono nella costruzione del paesaggio e che sono chiamati al dialogo e alla concertazione per coniugare con successo i modi dello sviluppo e della qualità dei paesaggi locali.

Il Progetto Speciale Territoriale della fascia costiera tenta di riconsiderare il paesaggio all'interno dei processi di pianificazione locale cercando di valorizzare le risorse presenti anche attraverso l'esecutività attribuita agli strumenti urbanistici. E' necessario, quindi, un quadro di coerenza da condividere per inserire ogni azione possibile all'interno di un disegno unitario per rigenerare quei luoghi di valore che, fino ad oggi, sono stati considerati solo con i tradizionali mezzi legislativi, la Legge Galasso ad esempio. Il paesaggio della fascia costiera viene inteso come un patrimonio di risorse identitarie, la cui conservazione¹⁶ richiede una profonda comprensione dei processi di accumulazione selettiva che hanno agito nel tempo, e soprattutto una conoscenza approfondita delle incessanti interazioni tra quadri ambientali, dinamiche insediative, pratiche di vita e di lavoro delle società locali.



Piattaforma petrolifera elevata nel mare vastese. Foto di Maria Graziella Monaco.

¹⁵ Alberto Clementi, *Interpretazioni di Paesaggio*, Meltemi Roma 2002.

¹⁶ si intende una conservazione attiva e non passiva fondata sull'azione efficace e sostenibile per la valorizzazione delle risorse stesse e del sistema ambientale a cui appartiene. L'approccio proposto non contempla la cristallizzazione delle forme espressive dell'uomo nel tempo sul suo territorio.

15. Il paesaggio della percorrenza

Il moto dell'osservatore e la percorrenza rappresentano per la percezione del paesaggio fattori essenziali, in quanto, evitano una lettura del territorio esclusivamente iconografica legata all'esclusivo utilizzo della tradizionale visione zenitale.

La percorrenza lenta e non motorizzata della fascia costiera lungo la via verde permette nuove e diverse percezioni del paesaggio litoraneo, ci obbliga ad essere dentro il paesaggio e ad osservarlo e percepirlo dal di dentro. "La percorrenza dispone il soggetto osservatore ad una graduale sensibilizzazione verso il paesaggio circostante, contribuendo ad aumentare le capacità percettive e a cogliere il senso del diversificato contesto in cui si è immersi"¹⁷. Percorrendo il tracciato della via verde si percepisce come gli elementi che strutturano il paesaggio siano in una continua e stretta relazione. La presenza del mare, ad esempio, relaziona le diverse tipologie di spiaggia connesse con il sistema dei fossati, dei canali e dei campi coltivati. Gli elementi del paesaggio costiero sono stati sempre separati dal tracciato ferroviario. Oggi abbiamo la grande opportunità per interpretare l'infrastruttura dismessa in chiave progettuale per condurre a sistema tutti gli ambiti paesaggistici presenti apprezzandoli con una sola e gradevole percorrenza. Le sequenze individuate sono intese come parti caratterizzate da specifici sistemi di relazioni visive strettamente legate all'esperienza del percorso. Tali relazioni non definiscono un territorio omogeneo perimetrabile ma delle sequenze, appunto, in cui vi possono essere sia elementi forti e strutturanti sia elementi di contraddizione e incoerenza che minacciano l'identità del luogo senza modificarne il senso.

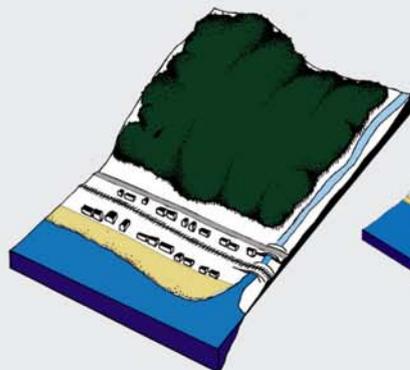
Le sequenze individuate sono rappresentative dei caratteri che ricorrono con maggiore cadenza, sono oggetto di particolari criteri di intervento per la tutela e la valorizzazione dei valori ambientali residui, nonché del risanamento laddove vi sono detrattori:

- L'ambito di foce dei corsi d'acqua principali (F. Alento, T. Dentalo, F. Arielli, F. Moro, F. Feltrino, F. Sangro, F. Osento, F. Sinello, T. Lebba, F. Trigno).
- Il mare e il bosco (lecceta, pineta, incolto)
- Il mare e le colline coltivate
- Il mare, la spiaggia e il lido
- Il mare e il lido
- Il mare e la campagna protetta
- Il porto e la spiaggia
- I trabocchi, le cale e le colline
- I trabocchi le calette e la città alta

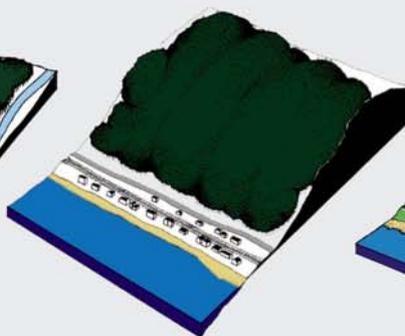
Il riconoscimento dei valori e delle sequenze del paesaggio implementa lo studio effettuato dalla Provincia di Chieti per la redazione della Carta delle unità di paesaggio contenuta nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (Tav. A3 Carta delle unità di paesaggio).

¹⁷ A. De Rossi, G. Durbiano, F. Governa, L. Rainerio, Matteo Robiglio (a cura di), Linee nel paesaggio, Esplorazioni nei territori della trasformazione, Utet Libreria Torino, 1999.

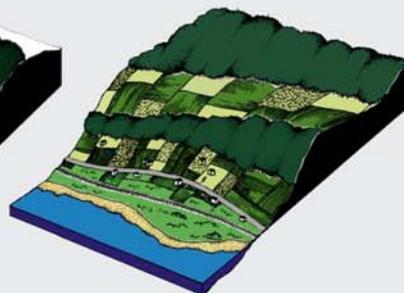
Le sequenze del paesaggio costiero



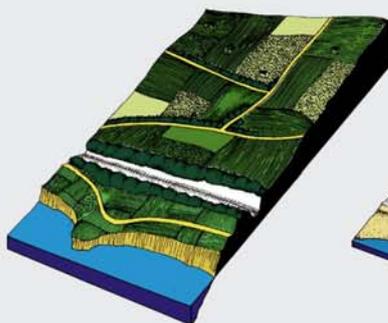
l'ambito di foce



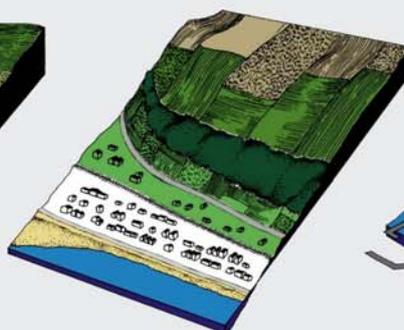
il mare e il bosco



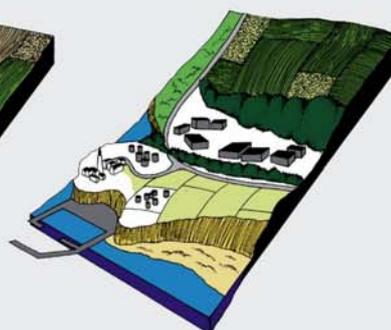
il mare e le colline coltivate



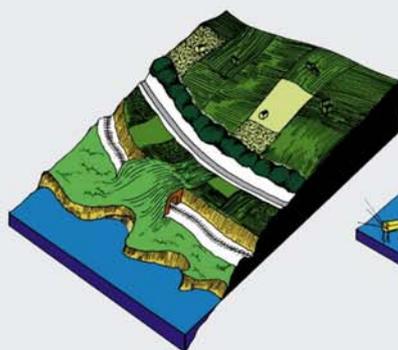
il mare e la campagna protetta



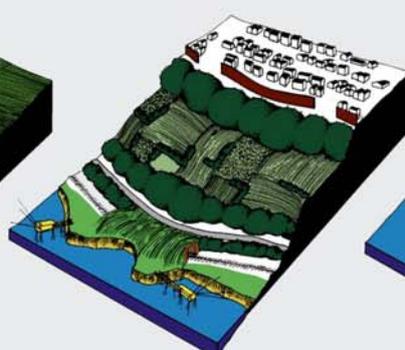
il mare, la spiaggia e il lido



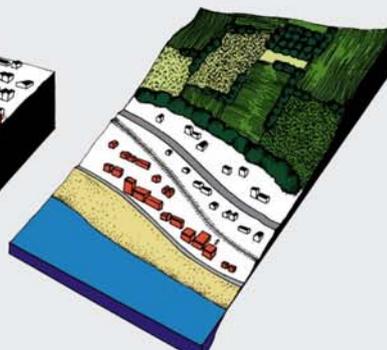
il porto e la spiaggia



i trabocchi, le calette e le colline

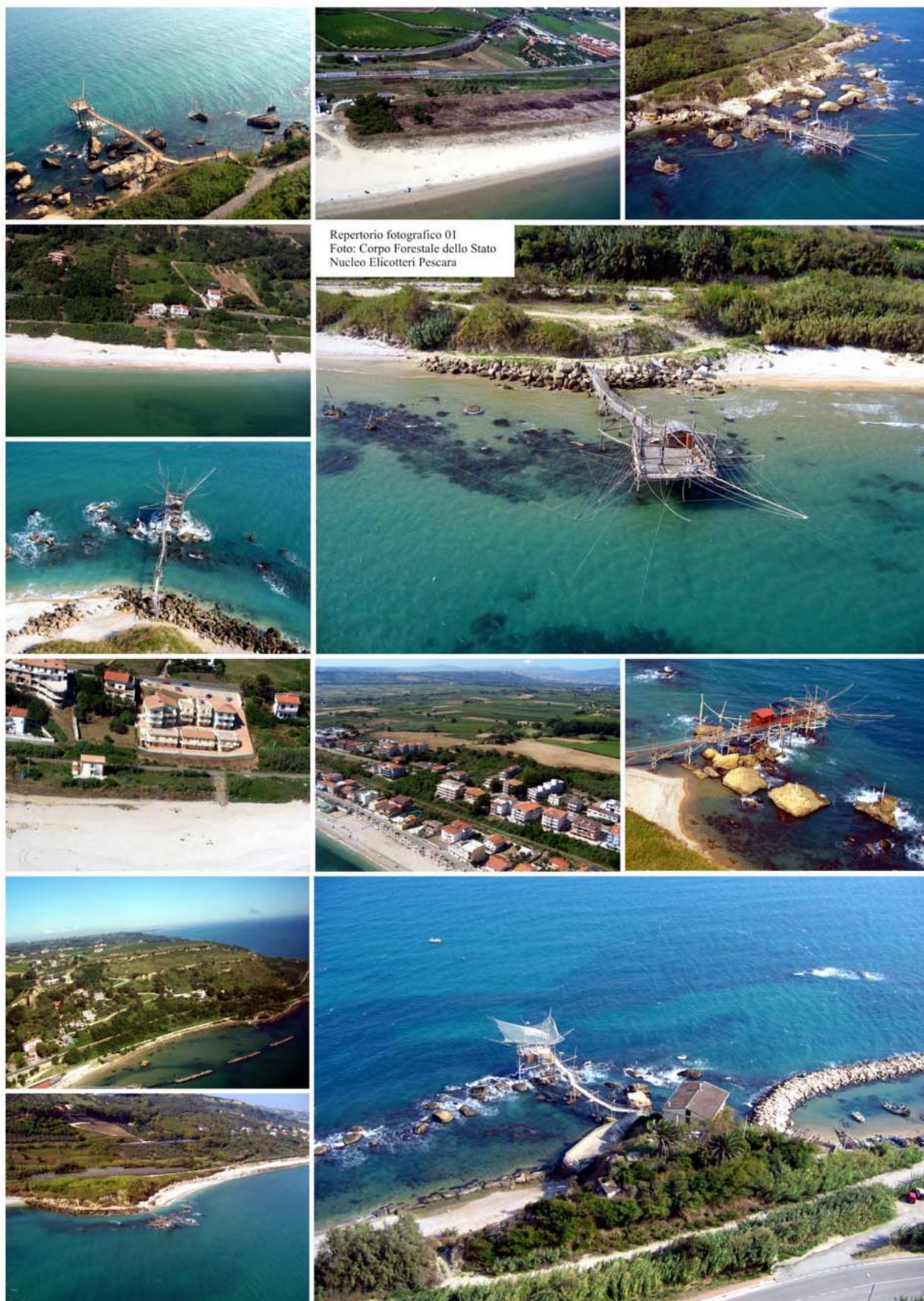


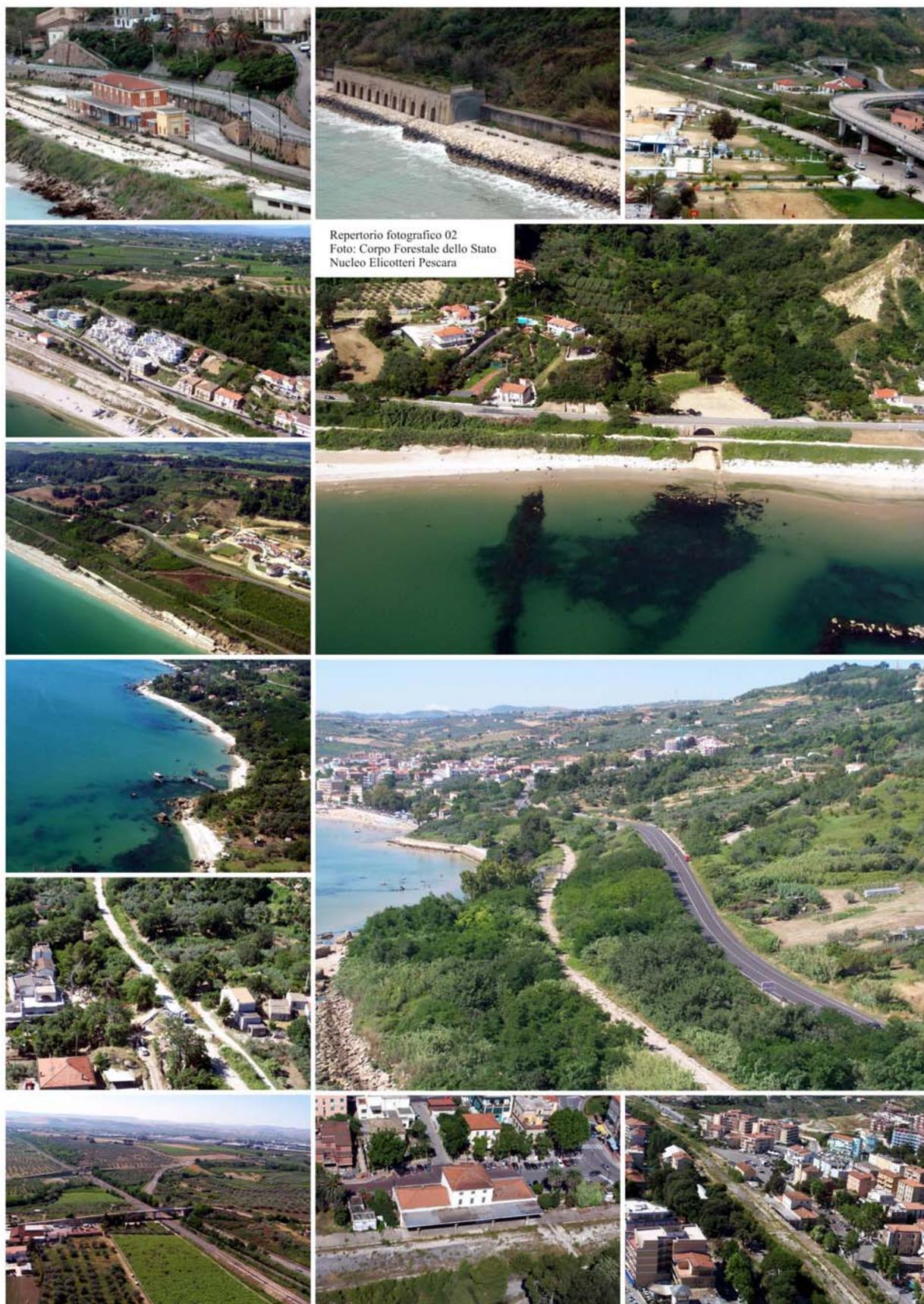
i trabocchi, le calette e la città alta



il mare e l lido

Sezioni delle sequenze del paesaggio costiero. Elaborazione propria con Patrizia Di Michele.





16. Obiettivi di qualità e criteri di intervento

Gli obiettivi si configurano come un sistema di azioni prioritarie per innescare la valorizzazione del territorio a partire da operazioni motrici ben definite e individuate. Conservazione, sviluppo e riqualificazione sono le macro azioni che qualificano il territorio in funzione delle reali caratteristiche e necessità riconosciute in occasione delle indagini effettuate per le elaborazioni tematiche. Gli obiettivi di qualità costituiscono la trama di senso per i criteri di intervento già assunti dalla Direttiva per la valorizzazione della costa teatina (Del. G.P. del 21/05/2009 n.209).

In questa fase progettuale i contenuti della Direttiva si perfezionano in funzione delle specificità dei luoghi indagati. Gli obiettivi di qualità e i criteri di intervento sono tesi ad attivare le sollecitazioni che il Piano territoriale di coordinamento provinciale formula per la fascia costiera. “La scelta qualitativa di caratterizzare unitariamente la Via Verde ha innanzi tutto la motivazione di facilitare la riconoscibilità e la comunicazione dell’intervento, prima e dopo la sua realizzazione. Un’immagine unitaria del progetto costituisce un elemento di richiamo a scala nazionale e internazionale, maggiore di quello che risulterebbe da interventi mirati autonomi. Un progetto unitario si comunica meglio. Ma lo si comunica meglio perché un progetto unitario ha un valore aggiunto per il territorio e per gli utilizzatori. Con il suo carattere di “legame” longitudinale e trasversale il progetto unitario della Via Verde costruisce una nuova “identità” territoriale della fascia costiera e permette a chi visita questo ambito e a chi abita vicino ad esso di essere coinvolto da questa nuova identità.”¹⁸

Conservazione attiva

Mantenimento delle caratteristiche, dei valori costitutivi e delle morfologie, tenendo conto anche delle tipologie architettoniche, nonché delle tecniche e dei materiali costruttivi tradizionali. Mantenimento e incentivazione economica delle pratiche colturali tradizionali estensive, manutenzione e potenziamento degli elementi di microconnessione: siepi e alberature a bordo campo, fasce di vegetazione ripariale lungo fossi e torrenti, scarpate, boscate. Aree boscate: mantenimento e ristrutturazione ambientale dei versanti boscati; recupero e nuovo impianto di fasce arbustive ai margini delle aree a bosco, rimboschimento.

Sviluppo compatibile

Previsione di linee di sviluppo compatibili con i diversi livelli di valori riconosciuti e tali da non diminuire il pregio paesaggistico del territorio, con particolare attenzione alla salvaguardia delle aree agricole. Aree agricole collinari costiere e retrocostiere: incentivazione delle produzioni agro-alimentari tipiche del vigneto, vigneto specializzato, seminativo, seminativo arborato, oliveti. Viabilità storica di collegamento: messa in sicurezza, adeguamento e ristrutturazione dei tratti stradali con

¹⁸ Direttiva per la valorizzazione della costa teatina. L. Mazza, 2009.

particolare attenzione all’impatto ambientale dei lavori previsti, e alla tutela delle condizioni che lasciano percepire il paesaggio senza elementi di disturbo visivo. Centro storico, lido, borgo agricolo: valorizzazione e potenziamento del patrimonio abitativo tramite il restauro e la ristrutturazione delle unità esistenti, anche attraverso forme perequative e di progettazione complessa.

Riqualficazione urbana

Riqualficazione delle parti compromesse o degradate per il recupero dei valori preesistenti ovvero per la creazione di nuovi valori paesaggistici integrati. Aree artigianali e ricettive: riqualficazione urbanistica degli spazi di pertinenza, degli accessi e delle aree di sosta.

1. Criteri generali di intervento

- 1.1. Valorizzazione dell’ambiente naturale, del paesaggio e, in particolare, della vegetazione, valorizzazione della funzione ecologica delle vie, e valorizzazione degli orti litoranei.
- 1.2. Valorizzazione delle pratiche agricole e delle pratiche di pesca tradizionali.
- 1.3. Valorizzazione del paesaggio con il recupero dei caratteri tipo-morfologici dell’edilizia rurale e con l’uso di materiali e colori tradizionali per le trasformazioni edilizie.
- 1.4. Limitazione dell’espansione edilizia a difesa degli insediamenti esistenti, del paesaggio e della vegetazione.
- 1.5. Uso di tecnologie e materiali correlati alla produzione energetica da fonti rinnovabili.
- 1.6. Riferimenti ai quadri regolativi generali del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) e del Piano Territoriale per le Attività Produttive (PTAP).

2. Interventi di valorizzazione territoriale

- 2.1. Realizzazione di parcheggi attrezzati con superficie permeabile prevalente e di accessi per raggiungere il mare.
- 2.2. Realizzazione di strutture ricettive e di attrezzature removibili per la balneazione e per la pesca.
- 2.3. Realizzazione di strutture e servizi per il turismo balneare, per lo sport e il tempo libero.
- 2.4. Realizzazione di accessi e percorsi attrezzati alle aree di particolare valenza ambientale.
- 2.5. Realizzazione di nuova edilizia e trasformazione dell’edilizia esistente.

3. Interventi di valorizzazione ambientale

- 3.1. Ripristino delle reti e dei corridoi ecologici trasversali al mare.
- 3.2. Ripristino dei percorsi ripariali e dei sentieri, delle bordure, delle alberature, dei filari, delle siepi.

- 3.3. Ricucitura dei residui dunali e vegetazionali.
- 3.4. Riconnessione dei sistemi idrici secondari.
- 3.5. Riconnessione dei percorsi fluviali e riparali con l'antico tratturo L'Aquila-Foggia.
- 3.6. Realizzazione di opere di difesa idrogeologica ed idraulica, di interventi di forestazione e rimboschimento.
- 3.7. Valorizzazione dei fontanili e della viabilità storica.
- 3.8. Divieto dell'attività estrattiva e limitazione dei movimenti terra.
- 3.9. Promozione degli interventi di recupero ambientale finalizzati, in particolare, al mantenimento in sicurezza delle aree caratterizzate da potenziale pericolosità geologica e idrogeologica.
- 3.10. Valorizzazione dell'ecosistema ambientale e dei caratteri connotativi del paesaggio costiero.
- 3.11. Realizzazione di spazi a verde attrezzato, anche mediante l'uso di essenze autoctone, per la fruizione sostenibile della Via Verde.
- 3.12. Realizzazione di opere di difesa e di regimazione idraulica che privilegiano il ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica e l'impiego di materiali tradizionali e comunque compatibili con le valenze paesistiche del territorio costiero.
- 3.13. Limitazione delle modificazioni dell'andamento altimetrico dei terreni che possano determinare pregiudizio agli elementi geomorfologici che costituiscono le forme caratteristiche del territorio costiero.
- 3.14. Limitazione degli scarichi liquidi singoli e a sistema nei corsi d'acqua.
4. Criteri di ambito comunale per la valorizzazione delle aree agricole costiere e retrocostiere
 - 4.1 Realizzazione di infrastrutture tecniche di bonifica agraria e di difesa del suolo, di canalizzazioni, di opere di difesa idraulica, nonché delle attività di esercizio e di manutenzione delle stesse.
- 5 Interventi di valorizzazione localizzati (Sistema della Lecceta di Torino di Sangro).
 - 5.1 Valorizzazione del patrimonio vegetazionale e ricucitura dei residui vegetazionali.
 - 5.2 Realizzazione di percorsi trasversali alla costa e di accesso al mare.
 - 5.2.1 Promozione e mantenimento delle pratiche agricole tradizionali, dei manufatti legati alla pratica agricola, delle opere d'arte e dei percorsi.
 - 5.3 Riqualficazione dei bordi vegetazionali.
 - 5.4 Realizzazione di strutture e servizi previsti dal PAN della Riserva.
6. Sistema costiero di Punta Aderci
 - 6.1 Realizzazione di strutture e servizi previsti dal PAN della Riserva.

- 6.2 Promozione, mantenimento e restauro delle pratiche agricole tradizionali e dei percorsi secondari.
7. Sistema costiero di Punta Penna
 - 7.1 Miglioramento del sistema degli scarichi dei liquami e delle emissioni in atmosfera.
 - 7.2 Mitigazione degli impatti visivi degli impianti produttivi.
 - 7.3 Riqualficazione ambientale dell'area produttiva anche attraverso azioni di rilocalizzazione.
8. Fiume Alento, Fiume Foro, Fiume Arielli, Fiume Moro, Torrente Feltrino, Fiume Sangro, Fiume Oseno, Fiume Sinello, Torrente Lebba, Torrente Buonanotte
 - 8.1 Risanamento ambientale del torrente.
 - 8.2 Valorizzazione e salvaguardia delle aree umide di foce.
 - 8.3 Realizzazione di schermature e bordure vegetali degli impianti produttivi.
 - 8.4 Realizzazione di punti di osservazione panoramica.
 - 8.5 Rilocalizzazione degli impianti produttivi posti in prossimità del corso d'acqua.
 - 8.6 Miglioramento e limitazione del sistema degli scarichi liquidi.
 - 8.7 Realizzazione di impianti di fitodepurazione;
9. Francavilla al mare, Lido di San Vito Chetino, Lido di Fossacesia, Lido di Torino di Sangro, Lido di Casalbordino
 - 9.1 Riduzione e messa a sistema del traffico motorizzato presente sul lungomare nei mesi estivi.
 - 9.2 Realizzazione degli accessi alla Via Verde.
 - 9.3 Potenziamento del trasporto pubblico.
 - 9.4 Valorizzazione dei vuoti urbani residui a spazi di servizio per la Via Verde.
- 9.5 Contenimento del completamento edilizio.



Vasto. Riserva Regionale Punta Aderci. (Foto, Corpo Forestale dello Stato. Nucleo Elicotteri Pescara).



Schemi illustrativi indicativi dei criteri di valorizzazione dell'ambito della Via Verde. Elaborazione propria.

10. Marina di Vasto – San Salvo

- 10.1 Realizzazione di attrezzature e servizi per la balneazione.
- 10.2 Ristrutturazione dei manufatti edilizi.
- 10.3 Valorizzazione degli orti urbani.
- 10.4 Riqualficazione degli spazi pubblici.
- 10.5 Valorizzazione dei vuoti urbani residui a spazi verdi connessi alla Via Verde.
- 10.6 Limitazione dell'aggressione edilizia della collina litoranea e degli ambiti adiacenti il demanio marittimo.
- 10.7 Riduzione e messa a sistema del traffico motorizzato presente sul lungomare nei mesi estivi. Potenziamento del trasporto pubblico.
- 10.8 Realizzazione di parcheggi di scambio.

11. Porto di Ortona e di Vasto

- 11.1 Valorizzazione delle aree di pregio ambientale e paesaggistico, delle zone archeologiche, dei trabocchi, dei residui dunali, delle pinete e degli ambiti di foce.
- 11.2 Miglioramento del sistema degli scarichi dei liquami e delle emissioni in atmosfera.
- 11.3 Limitazione dell'inquinamento acustico e luminoso.
- 11.4 Limitazione del dimensionamento delle strutture e dei servizi e mitigazione ambientale per la realizzazione di nuove strutture e ampliamenti portuali, di nuove infrastrutture viarie.
- 11.5 Abbattimento delle barriere architettoniche.

12. Sistema degli approdi per le piccole e piccolissime imbarcazioni

- 12.1 Valorizzazione delle aree di pregio ambientale e paesaggistico, delle zone archeologiche, dei trabocchi, dei relitti dunali, delle pinete e degli ambiti di foce.
- 12.2 Utilizzo di materiali e cromie coerenti con il contesto paesaggistico.
- 12.3 Realizzazione di percorsi ciclo-pedonali di connessione con la via verde, con il lungomare e con le zone residenziali e ricettive.
- 12.4 Limitazione dell'inquinamento acustico e luminoso.
- 12.5 Abbattimento delle barriere architettoniche.
- 12.6 Realizzazione di filtri e bordure vegetali alle vie e alle strutture esistenti e di previsione.
- 12.7 Realizzazione di superfici permeabili prevalenti.

13. Sistema dei trabocchi

- 13.1 Connessione dei trabocchi alla via verde con percorsi pedonali.
- 13.2 Realizzazione di superfici permeabili prevalenti.

- 13.3 Piantumazione di arbusti e siepi e realizzazione di bordure vegetali di connessione alla cimosa costiera (riferimenti allo studio “Linee guida finalizzate al mantenimento dei trabocchi della costa teatina”, realizzato dalla Provincia di Chieti e dal Dipartimento di Tecnologie per l’ambiente Costruito DiTAC dell’Università G. D’Annunzio di Chieti).
- 13.4 Ristrutturazione e restauro dei trabocchi esistenti mediante l’ausilio delle linee guida finalizzate al mantenimento dei trabocchi della costa teatina di cui al punto precedente.
- 13.5 Ricostruzione in sito dei trabocchi scomparsi, e di cui è rintracciabile la loro esistenza.
- 13.6 Costruzione di nuovi trabocchi finalizzati alla piccola pesca, alle attività didattiche ed educative legate al mare e alla pesca.

17. I Progetti strategici

Il telaio dei criteri di intervento è sorretto anche da operazioni motrici, da undici progetti strategici, che in luoghi precisi della fascia costiera teatina promuovono rilevanti trasformazioni di qualità dell’assetto urbano. E’ importante chiarire che il progetto è una proposta locale e che la dimensione “locale” non indica un ambito d’intervento piccolo, ma la capacità di connotarsi attraverso caratteri distintivi del luogo, e di correlarsi con l’unità del progetto territoriale. Sono operazioni in cui si riconoscono azioni di riqualificazione ambientale e urbana, di riconversione d’uso di aree e fabbriche, di dismissione e di realizzazione di nuove strutture ed infrastrutture.

- A) La via verde**
- A1) Francavilla al mare
- B) Ortona, città e porto
- C) Aree di risulta di San Vito Chetino
- D) Aree di risulta di Fossacesia
- E) Aree di risulta di Torino di Sangro
- F) Lido di Casalbordino
- G) Il sistema di Punta Penna e Punta Aderci
- H) Vasto Vignola
- I) Aree di risulta di Vasto marina
- L) Marina di san Salvo

I progetti strategici nel loro insieme non possono essere disegnati e decisi in modo definitivo a monte del processo d’attuazione, la loro costruzione coinvolge le comunità locali interessate con un contributo maggiore di quello descritto per gli obiettivi di qualità. Sono momenti di verifica delle indagini svolte perché ogni intervento deve

A) La via verde

“Lo scopo della via verde è quello che consente di elevare ciò che normalmente ci si aspetta da un viaggio su una strada al livello di una esperienza piacevole”. L’affermazione di Christian Zapatka riassume un po’ il senso del progetto. Proprio perché trattasi di una esperienza piacevole è necessario che vi siano elementi in grado di costituire paesaggi qualificati, inaspettati. La via verde è da pensare come un sistema di elementi lineari, di piccoli fasci, tra loro connessi, che sono protetti, progettati e gestiti “al fine di ottenere benefici di tipo ricreativo ecologico e storico-culturale” per le popolazioni locali e per tutti gli utenti che questi territori attraversano. La via verde è un sistema complesso sottile composto da una dorsale longitudinale, il vecchio tracciato ferroviario, e da una serie di connessioni trasversali necessari per innervare la fascia costiera con il suo entroterra più prossimo, dove trovano luogo valori di naturalità e importanti bacini di utenza.

L’accesso alla via verde può essere consentito a tutti i mezzi di trasporto non motorizzati, cioè a chi va a piedi, in bicicletta, con i pattini. Essa connette i centri storici e i lidi che attraversa con le aree balneari attrezzate, con le campagne coltivate, con i luoghi di pregio naturalistico protetti, tutelati e fruibili.

L’accesso alla via verde è possibile da più punti raggiungibili con un servizio pubblico o con mezzi privati. E’ sufficientemente ampia da consentire a differenti tipologie di utenza di muoversi liberamente senza conflitti. L’infrastruttura è adeguatamente attrezzata con aree per la sosta, il ristoro, rifugi o agriturismi, punti di informazione o assistenza. Nei punti in cui avviene l’intersezione con il traffico motorizzato non ci sono attraversamenti a raso, l’attraversamento a più livelli è opportunamente progettato.

A1) Francavilla al mare

L’area è connotata da una importante propensione alla ricettività turistica. Le diffuse attività legate al turismo balneare hanno condizionato in maniera consistente lo sviluppo urbano che negli ultimi anni è stato particolarmente intenso. La crescita dell’edificato è stata velocissima e l’intensa attività edilizia ha saturato in breve tempo il suolo disponibile. Oggi la stretta fascia costiera contenuta tra il mare e la collina litoranea è satura e scarsamente dotata di spazi collettivi da dedicare anche ad una forma di mobilità non motorizzata. Questa criticità è stata affrontata e parzialmente risolta con la realizzazione di piste ciclabili di ambito urbano che attendono di essere connesse con il tracciato dismesso.

La realizzazione del porto turistico, in fase di completamento, e l’esecuzione della strada “Postilli-Riccio”, unitamente al sistema ciclopedonale urbano, rappresenta un’importante opportunità dell’intera collettività locale per rigenerare la città, peraltro, posta in posizione di testata, a nord della fascia costiera. Il progetto ha l’obiettivo di avviare un processo regolato di riqualificazione urbana e ambientale mediante la connessione di un sistema di percorsi non motorizzati della città con la via verde della

costa dei trabocchi. Al progetto concorre il sistema degli spazi aperti pubblici, dei servizi e delle attrezzature locali e territoriali da ripensare anche per avviare processi di sostituzione qualitativa di brani edilizi deteriorati incoerenti con le attuali necessità abitative e ricettive. L'ambito di progettazione deve soddisfare obiettivi di rigenerazione urbana coesi con la strategia unitaria espressa dalla la visione guida.

B) Ortona, città e porto

L'ipotesi progettuale si articola su due tematiche e riprende le esigenze progettuali indicate nel Programma per la riqualificazione portuale presentato in occasione della promozione delle STU (Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 06/06/2001):

1. il potenziamento del porto;
2. la riqualificazione del waterfront con la connessione alla città;

Il crescente ruolo commerciale del porto di Ortona richiede il potenziamento delle strutture necessarie al carico, scarico e stoccaggio dei materiali trasportati. E' molto importante che la struttura portuale sia connessa al contesto della città storica senza ritrarne una forma di detrazione ambientale e paesaggistica.

L'attrezzamento dell'area portuale deve essere perseguito per mezzo di una progettazione integrata ordinata dal tema delle connessioni non motorizzate. La riqualificazione del fronte marino si configura quale cerniera progettuale per relazionare la via verde, che s'innesca sul tracciato ferroviario dismesso in prossimità del molo sud, con l'asse del lungoporto e il centro storico che vi si affaccia. Il sistema di connessione, sviluppabile anche con risalite meccaniche, può essere esteso per ricollegare la zona del lido dei Saraceni all'antico quartiere di Torvecchia.

C) Area di risulta di San Vito Chietino

La presenza di importanti valori paesaggistici, storici, architettonici e ingegneristici, unitamente alle aree di risulta, rendono questo ambito progettuale di particolare interesse e delicatezza. La ridotta superficie a disposizione compresa tra terra e mare ha reso questo ambito molto denso di strutture, infrastrutture, servizi e residenze. L'area è inserita in un contesto paesaggistico di altro pregio e per superare le evidenti criticità scaturite dall'eccessiva pressione edilizia, e dalla pericolosa viabilità locale che interseca in più punti la grande percorrenza (S.S. 16 Adriatica), necessita di una riorganizzazione spaziale di qualità architettonica. L'obiettivo prioritario del progetto è quello di creare un luogo ricettivo di eccellenza storica e paesaggistica. Tutte le azioni progettuali prefigurabili devono essere tese verso la realizzazione di una nuova forma di turismo sostenibile di qualità a partire dalla riconversione delle aree di risulta e dalla realizzazione della via verde.

Fondamentale è l'avvio di importanti azioni di risanamento ambientale del Fiume Feltrino (fitodepurazione), e di salvaguardia del contesto paesaggistico di pregio. In tal senso è necessario scongiurare ogni azione di aggressione edilizia nei confronti delle

aree verdi che coronano il centro storico di crinale, e di tutte le aree poste a margine e in aderenza della Riserva naturale Regionale “Grotta delle Farfalle”. Particolare importanza ha la conservazione della continuità ambientale e paesaggistica, ancora parzialmente integra, della fascia collinare e pedecollinare che costituisce fronte continuo di percezione visiva. Trattasi di caratteri di pregio irripetibili da tutelare e valorizzare per il mantenimento della qualità paesaggistica che connota questo ambito di costa teatina, e che lo rende ancora unico nei confronti dei contesti locali dell’ambiente paesaggistico del medio Adriatico.

Particolare rilevanza ha ogni azione tesa alla messa in sicurezza stradale della zona a mare. E’ necessario realizzare percorsi alternativi alla S.S. 16 sia per i pedoni che per gli automobilisti. Occasione irrinunciabile è il recupero del vecchio tracciato ferroviario della Sangritana S.p.A. che connette, con una vera opera d’arte di tipo ingegneristico-architettonico, la marina con il centro storico.

Al fine di avviare un efficace processo di rigenerazione urbana della zona a mare è necessario predisporre misure esecutive di recupero abitativo/ricettivo per mezzo d’interventi di riuso e sostituzione del patrimonio edilizio esistente. Sono favorite le tecniche perequative tese all’alleggerimento della pressione edilizia e alla riqualificazione degli spazi aperti, in termini di densità edilizia e dotazione di standard qualitativi (parcheggi pubblici, percorsi ciclopedonale, aree verdi collettive, bordi fluviali e torrentizi rinaturalizzati, depurazione degli scarichi), purché pensati in una logica sistemica d’insieme dove la realizzazione di un piccolo intervento concorre alla restituzione parziale di un disegno unitario.

D) Aree di risulta di Fossacesia marina

E’ la forma urbana e paesaggistica emblematica della costa dei trabocchi. In questo ambito si compenetrano valori ambientali e paesaggistici unici con realtà architettoniche e luoghi di culto di altissimo interesse.

L’ambiente urbano, organizzato lungo la S.S. 16 Adriatica fino al porto turistico, rappresenta una grande sfida progettuale per la valorizzazione del patrimonio edilizio esistente. Sono necessari interventi di riqualificazione, sostituzione e riuso edilizio con azioni tese alla realizzazione di un complesso ricettivo unitario di qualità. L’ambito progettuale deve essere letto in forma unitaria mai disgiunta da un disegno complessivo teso alla rigenerazione urbana e paesaggistica dell’insieme, a partire dalla realizzazione della via verde e dalla riconversione delle aree di risulta per una nuova ricettività turistica di valore. Ogni azione progettuale deve mantenere coerenza con la salvaguardia e la valorizzazione del sistema paesaggistico, in particolare con la connessione ambientale del sito di interesse di San Giovanni in Venere e con il sistema protetto del Fosso delle Farfalle. In questo ambito progettuale grande rilievo assume la salvaguardia delle aree agricole della collina litoranea, da perseguire con il mantenimento delle pratiche agricole tradizionali e con la coltivazione tipica di questa porzione

dell'Adriatico. Particolare valore propulsivo assumono le azioni progettuali che promuovono la connessione e la messa a sistema di un rinnovato assetto urbano, mutato, sostituito e integrato con la riconversione delle aree di risulta, con una continuità ambientale e paesaggistica salvaguardata, non consumata, accessibile da nuovi percorsi ciclopedonali e arricchita dal riutilizzo e dalla ricostruzione dei trabocchi.

E) Aree di risulta di Torino di Sangro

E' l'ambito di progetto della grande naturalità. E' inteso come un nodo progettuale strategico costituito da un'insieme di elementi naturali ad alta qualità ambientale da valorizzare e relazionare. La presenza della lecceta, posta a ridosso della fascia costiera, del fiume Sangro, con il suo greto ricco della tipica vegetazione ripariale, e dei campi coltivati della valle aperta, fanno di questo luogo uno scenario naturale molto suggestivo perché ricco di caratteri identitari del paesaggio litoraneo del medio Adriatico. La molteplice presenza degli elementi naturali, riconosciuti e tutelati come area di particolare interesse vegetazionale, insieme agli elementi antropici, come il lido e il Parco Culturale della Valle del Sangro, consentono un approccio progettuale mirato alla valorizzazione dei diversi caratteri naturali e alla riqualificazione dei materiali artificiali.

L'obiettivo principale è la tutela delle identità naturali ancora presenti e l'irrobustimento delle connessioni tra le parti naturali e artificiali unitamente ad una nuova forma di attrezzamento del litorale. Sono agevolati gli interventi di riqualificazione urbana del lido per mezzo di interventi perequativi tesi alla sostituzione, al riuso e alla riqualificazione architettonica del sistema insediativo esistente. Particolare rilievo ha il riuso e la riconversione delle aree ferroviarie dismesse perché consente la ricucitura dell'area edificata con quella della località Le Morgie attualmente interessata da una particolare attività edilizia. Rilevante è la possibilità di connettere il sistema costiero con quello retrocostiero caratterizzato dalla valle del Fiume Osento. Tale opportunità ambientale permette la valorizzazione di un unico ambito progettuale complesso compreso tra il mare e i corridoi ecologici del Sangro e dell'Osento.

F) Lido di Casalbordino

La presenza dell'area dunale caratterizza il luogo come ambito di naturalità residuale di eccellenza. Le ultime dune litoranee del medio Adriatico rappresentano obiettivo progettuale di salvaguardia e valorizzazione paesaggistica. Il soddisfacimento dell'obiettivo è da perseguire unitamente ad interventi mirati alla sostituzione e al risanamento del patrimonio edilizio esistente. L'assenza di tracciato ferroviario dismesso rende necessaria la progettazione e la realizzazione di porzione di via verde su percorso alternativo di connessione compreso tra la il comparto nord di Torino di Sangro e l'accesso alla Riserva regionale di Punta Aderci a sud. Nello specifico particolare rilevanza ha la predisposizione di azioni tese al risanamento e alla

rinaturalizzazione della foce del Fiume Sinello unitamente alla messa in dimora di opere artificiali per la difesa dell'arenile dall'erosione marina.

G) Il sistema di Punta Penna e Punta Aderci

L'area è caratterizzata dalla presenza di notevoli oggetti artificiali e di attività umane differenti spesso confliggenti, e che complessivamente non conferiscono, così come organizzati, una precisa identità al luogo. La compresenza della Riserva Regionale di Punta Aderci e dell'area industriale di Punta Penna definiscono un luogo critico, e allo stesso tempo ricco di opportunità per invertire un atteggiamento che fino ad oggi ha privilegiato l'insediamento delle attività produttive a discapito della valorizzazione ambientale.

E' l'ambito delle forti criticità e delle irrinunciabili opportunità. E' l'ambito delle frammistioni degli usi del suolo e delle compresenze dei valori ambientali da connettere e valorizzare con aree produttive industriali di rilevante rischio ambientale. Qui si concretizza la sfida progettuale per il rinnovamento di un atteggiamento progettuale teso alla promozione del territorio e alla salvaguardia dei valori ambientali.

L'obiettivo dell'area di progetto è la ridefinizione della identità del luogo e del suo ruolo territoriale, a partire dalle vocazioni, neanche troppo celate, che essa presenta. Il progetto tematico di Punta Aderci è costituito da una serie di interventi mirati alla riqualificazione dell'intera area (identificata oggi come l'area portuale di Punta Penna) e all'organizzazione di un sistema di qualità integrato con la via verde. Sono previste operazioni di delocalizzazione delle attività prossime al mare e di quelle ad alto rischio ambientale unitamente alla riqualificazione del torrente Lebba. Importanti sono le azioni di salvaguardia dell'area agricola posta all'interno della Riserva Regionale e della realizzazione di un sistema di percorsi pedonali per l'accesso la mare. Altro obiettivo di rilievo è la riqualificazione dell'abitato posto in località Punta Penna da avviare unitamente alla realizzazione di un'area archeologica di connessione tra Punta Aderci e l'area S.I.C. di Punta Penna.

H) Vasto Vignola

E' il luogo dell'interscambio modale per l'accesso alla via verde. L'area è caratterizzata dal tracciato dismesso che riprende corso dopo l'interruzione avvenuta presso il lido di Casalbordino. L'obiettivo è quello di realizzare una zona di interscambio per accedere liberamente e in piena sicurezza alla via verde nella direzione nord e nella direzione sud, verso Vasto marina, connettendo l'uso dell'automobile con e altre modalità non motorizzate. La realizzazione dell'interscambio deve avvenire per mezzo di un progetto architettonico che coniughi la forma dell'intervento con la salvaguardia del contesto paesaggistico in assenza di nuove costruzioni sia per la ricettività, sia per la residenza.

I) Area di risulta di Vasto marina

E' l'ambito della rigenerazione urbana. E' l'occasione irrinunciabile per qualificare una zona ad alta vocazione turistica. L'obiettivo progettuale è quello di avviare processi guidati non spontanei di riqualificazione e sostituzione edilizia con tecniche perequative attente alle reali necessità del luogo.

E' necessario sostenere azioni che valorizzino, senza più consumo di suolo, l'assetto paesaggistico caratterizzato dall'insieme inseparabile della collina, del suo centro storico e del litorale. La costa alta e frastagliata a nord, ricca di calette e faraglioni di particolare suggestione, e la Riserva Naturale Regionale di Vasto marina a sud, ambito residuale di naturalità costiera, sono da connettere per mezzo della realizzazione della via verde che trova la sua centralità nelle grandi aree dimesse della stazione.

Il progetto deve prevedere la riconversione delle aree di risulta per una rinnovata ricettività integrata con i servizi collettivi utili ad una nuova forma di turismo di qualità. Ogni intervento deve essere coerente con l'obiettivo teso al mantenimento e alla valorizzazione dei caratteri costituenti del sistema paesaggistico d'insieme, riconosciuto, peraltro, nella trilaterazione visivo-percettiva del centro storico, coronato a valle dal sistema verde degli orti e dell'incolto, della costa alta a nord, e della costa sabbiosa a sud. Il lungomare deve svolgere un'importante azione di valorizzazione dell'edificato per scongiurare ogni nuova forma di aggressione edilizia. Inoltre, deve connettere la via verde con i percorsi ciclopedonali urbani realizzati, e in fase di realizzazione, verso la marina di San Salvo.

L) Marina di San Salvo

E' l'ambito di testata posta a sud della via verde. E' la grande area della ricettività turistica ora arricchita anche dal nuovo porto turistico. Il progetto ha l'obiettivo prioritario di avviare un processo di perequazione urbanistica teso alla rigenerazione urbana dell'intero ambito edilizio da attuare per mezzo di specifiche azioni di sostituzione controllata dell'edificato. Il progetto dovrà garantire il controllo e l'esito della qualità di configurazione dell'insieme d'intervento. Sono da prevedere anche opere di mitigazione visiva e ambientale dell'area destinata alla ricettività turistica con la retrostante area industriale. Importante è il potenziamento dei percorsi per la connessione dell'area di intervento con la Riserva Naturale, con il percorso tratturale e la foce del Fiume Trigno.

18. Temi progettuali integrati

La costruzione di un sistema di territorio rigenerato nella sua unità passa inevitabilmente attraverso l'integrazione dei progetti strategici con i temi progettuali diffusi su tutto l'ambito di progetto, e utili al coronamento di un nuovo assetto turistico di qualità. E' necessario connettere la progettualità intrinseca espressa dalle aree

individuare per i progetti strategici con temi progettuali a valenza diffusa perché ramificata come trama di un territorio che muta. Un nuovo assetto turistico, moderno, è perseguibile solo se la progettualità cosiddetta “prioritaria” innesca una progettualità diffusa, non marginale, che irrobustisce la trama territoriale dei servizi e delle infrastrutture. Trattasi di integrare il sistema dei progetti strategici con il sistema della mobilità dolce o lenta, con il sistema delle aree protette, con le aree demaniali e con il sistema dei trabocchi dell’intero ambito costiero e provinciale.

A) Mobilità Dolce

La mobilità dolce ha come missione la promozione e la valorizzazione della mobilità alternativa a quella motorizzata, sia per un miglior uso del tempo libero, sia come mezzo di trasporto alternativo alla viabilità tradizionale. La mobilità dolce tende al coordinamento, alla progettazione e alla programmazione delle azioni necessarie per “integrare” reti di mobilità non motorizzata nel territorio. Gli obiettivi prioritari della mobilità dolce sono:

- il recupero delle infrastrutture territoriali dismesse (ferrovie, strade arginali, percorsi storici ecc.);
- la compatibilità e l’integrazione fra diversi utenti;
- la separazione dalla rete stradale ordinaria, o in certi casi la protezione della mobilità dolce sulle strade promiscue con i mezzi motorizzati a bassa intensità di traffico;
- l’integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell’ospitalità diffusa.

La mobilità dolce tende a decongestionare il sistema della viabilità tradizionale locale per migliorare la qualità dell’ambiente urbano, per migliorare lo stile di vita dell’uomo, per consentire l’accessibilità controllata ad un territorio fragile, in definitiva, per strutturare un sistema turistico di qualità.

Il sistema della mobilità e dei trasporti rafforza così il suo rinnovamento avvalendosi, finalmente, di un concetto progettuale vicino alla natura, all’uomo e alla sostenibilità delle città. Trattasi di un sistema della mobilità alternativo a quello tradizionale che vale per il tempo libero e per gli spostamenti casa-lavoro, che non si esaurisce nella semplice realizzazione della Via Verde ma trova il suo utile compimento nella realizzazione di un sistema di percorsi attestati, dove possibile, all’infrastruttura principale. La mobilità assume un significato nuovo perché non limitato all’uso delle autovetture e delle infrastrutture viarie dedicate esclusivamente alla mobilità motorizzata.

B) Il sistema delle aree protette

Il sistema territoriale della fascia costiera è strutturato anche da una molteplicità di aree ad alto valore paesaggistico, storico e culturale. Il Progetto Speciale affronta la gestione integrata delle aree sensibili e di quelle protette (Riserve, S.I.C., Z.P.S., aree

archeologiche, aste fluviali, aree di valore paesaggistico, cimiteri di guerra) approfondendo una possibile forma di coordinamento delle attività ai margini, ai bordi e in prossimità delle aree di valore.

Appare evidente che un territorio tutelato per zone, senza un progetto di connessione delle aree di pregio, può condurre al frazionamento dell'unità paesaggistica identitaria allontanando il perseguimento degli obiettivi prefissati. E' impensabile sostenere fattivamente la promozione turistica di qualità senza il controllo della pressione edilizia ai bordi delle aree di valore. L'obiettivo è quello di evitare la frantumazione della continuità ambientale ancora integra concretizzando un sistema connesso di aree protette.

C) Il sistema delle aree demaniali

E' necessario sviluppare una specifica forma di tutela integrata della costa marina e dei litorali¹⁹ che trascenda la semplice gestione degli interventi e degli allestimenti di natura edilizia e infrastrutturale unitamente alle modalità d'uso dell'arenile.

Il compendio demaniale è di strategica rilevanza perché connette la Via Verde con le aree prospicienti il mare. Trattasi di aree a prevalente sviluppo lineare di tipo continuo caratterizzato dalla presenza di arenili, costa bassa, costa alta e rocciosa, spiaggia ciottolosa. E' evidente che questa porzione assume un valore di eccellenza per tutto il progetto e che pertanto deve essere necessariamente sottoposto ad azioni di tutela preventiva e di sviluppo controllato in termini di attrezzamento per la fruibilità e la godibilità del mare. La specifica struttura progettuale da sviluppare deve implementare le norme di tutela di cui all'art. 15 delle norme Tecniche di Attuazione del vigente P.T.C.P. La valorizzazione dell'intero litorale, unitamente all'ambiente marino, al paesaggio costiero, e alle tradizioni storico-culturali degli abitanti del territorio, concorrerà ad una maggiore sensibilità nei confronti delle risorse naturali solo se affrontate per mezzo di atteggiamenti sistemici pluridisciplinari al posto di politiche di settore che troppo spesso portano all'inefficacia delle scelte per il territorio.

D) Il sistema dei trabocchi

I trabocchi per effetto della loro diffusione lungo tutto il litorale teatino, proprio perché connettono terra e mare, e frangono con delicatezza la linearità della cimosa costiera, rendono riconoscibile un'importante porzione di territorio, appunto, la Costa dei Trabocchi. E' un insostituibile iconema territoriale che rappresenta, per l'intera provincia, un punto di forza irrinunciabile perché altamente riconoscibile, attrattivo e quindi da promuovere per la valorizzazione delle risorse esistenti che resistono nel tempo. Si concretizza, inevitabilmente, la duplice necessità di salvaguardare il territorio, nella sua complessità, e di valorizzare le risorse locali puntuali. Sono due aspetti non

¹⁹ comma 11, art 15 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

disgiunti che la pianificazione territoriale, e quindi il Progetto Speciale Territoriale della fascia costiera, può sostenere contemporaneamente, e con efficacia.

Recuperare il sistema dei trabocchi significa, pertanto, rigenerare il sistema degli elementi costituenti del paesaggio, e ancora, significa avvalorare il territorio iniziando dal recupero dei valori architettonici residui, e da connettere con il sistema paesaggistico di contesto. Pertanto, se la pianificazione di area vasta si sostanzia anche per mezzo della valorizzazione di elementi puntuali, come i trabocchi, allora è possibile trascendere il riferimento al singolo elemento che prende maggiore senso e valore all'interno di un riferimento territoriale più ampio. I singoli trabocchi, se inseriti in un sistema progettuale, concorrono alla realizzazione di un ambizioso processo di valorizzazione territoriale, strutturato a monte, in cui l'azione sugli aspetti puntuali, lineari e areali del sistema, anche se realizzati distintamente nel tempo, comunque restituiscono l'unità, ovvero un ambito di territorio rigenerato nei suoi aspetti peculiari per la collettività. I trabocchi devono essere recuperati per mezzo delle tecniche congrue al restauro e alla loro ristrutturazione. Possono essere anche ricostruiti laddove si rintracciano antiche preesistenze, e possono essere costruiti laddove concorrono ad un attrezzamento della cmosa costiera con usi legati alla piccola pesca e alle attività didattiche educative finalizzate alla conoscenza dell'ambiente marino. Il loro accesso deve essere sempre rispettoso del contesto paesaggistico in cui sono inseriti e mai per ingresso carrabile diretto.

19. La Visione guida

Affinché una qualsiasi idea di territorio sia condivisa ed efficace per le scelte intraprese è necessario procedere con l'ausilio di un "quadro di senso" che permetta di portare a coerenza una serie rilevante di progetti strategici, interventi, azioni eterogenee tra di loro che perseguono obiettivi differenti perché differenti sono i soggetti pubblici e privati che le sostengono. La visione guida è strutturata da obiettivi di qualità, da criteri di intervento, e da un sistema coerente di progetti strategici. La visione guida rappresenta un quadro di riferimento ragionato, coerente con le caratteristiche del territorio e con le azioni previste dai singoli PRG delle amministrazioni interessate (Francavilla, Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Casalbordino, Vasto, San Salvo). E' costruita sia con le procedure di concertazione (amministrare per accordi), sia con i processi di partecipazione che applicate in fasi distinte hanno garantito la responsabilizzazione dei soggetti attivi attorno alle criticità e opportunità.



Tav. P 02 Visione guida. Documento Programmatico. Elaborazione propria.

Il processo di costruzione della visione guida è mirato al dialogo e al confronto per il consenso, in modo tale che, una volta definiti gli indirizzi progettuali, la sottoscrizione della stessa comporta un impegno da rispettare, sia per le azioni future sia per le azioni in corso attraverso l'adeguamento e la messa in coerenza degli strumenti urbanistici locali con le indicazioni che la visione guida esprime. E' possibile affermare che la visione guida è uno strumento progettuale di coerenza che le parti interessate (pubbliche e private) devono condividere e sottoscrivere su proposta di convocazioni da parte della Provincia di Chieti impegnandosi ad approvare, finanziare e sostenere quei progetti coerenti con la visione stessa. E' necessario porre in essere le basi per una effettiva concretizzazione dell'idea di territorio che altrimenti potrebbe realizzarsi per parti slegate contrapposte, e che al contrario incrementerebbero politiche di settore e conflitti d'interesse non auspicati. La visione guida, pertanto, non è un piano strategico. E' la visualizzazione dei temi progettuali della nuova idea di territorio, è una struttura

progettuale ragionata e condivisa che solidarizza e concentra l'azione verso direzioni orientate con criterio per l'interesse collettivo.

La visione guida si struttura e prende forma dall'acquisizione di specificità pluridisciplinare ottenuta per mezzo delle interpretazioni territoriali, e nello specifico dagli obiettivi di qualità e dai criteri di intervento di aggregati, laddove occorre, in azioni utili al perseguimento della strategia generale.

20. Repertorio dei processi progettuali

Il tema della Costa Teatina è all'attenzione dei governi locali sin dal 1998, e nei dieci anni trascorsi è stato oggetto di numerosi provvedimenti amministrativi e tecnici.

Nel 1998 è stato redatto il progetto del “Corridoio verde lungo l'Abruzzo”, seguito dopo un anno dal “Progetto strategico ciclo-pedonale denominato “Corridoio Verde Adriatico” relativo alla mobilità ecologica lungo la costa abruzzese (1999). Nel 2002 è stato approvato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale che ha individuato quattro strutture territoriali di riferimento, di cui una è la Fascia costiera²⁰.

Il Piano Territoriale ha previsto che questa struttura territoriale fosse oggetto di un apposito Piano della costa; in particolare ha indicato l'opportunità di procedere ad una “catalogazione delle tipologie territoriali della costa e connessioni con il sistema infrastrutturale esistente. Nei due anni successivi sono stati svolti gli approfondimenti tematici per “Possibili quadri strategici di rigenerazione territoriale della costa teatina”, conclusi nel 2002.

Nel giugno del 2005 la Regione Abruzzo, l'Amministrazione Provinciale di Chieti, i Comuni della Costa Teatina, hanno sottoscritto un protocollo di intesa per l'utilizzazione delle aree degli impianti ferroviari dismessi o in via di dismissione da parte della RFI (Rete Ferroviaria Italiana S.P.A.) sulla tratta “Ortona - Vasto - S. Salvo”. Sempre nel 2005 sono stati redatti lo “Studio della rete ciclabile e pedonale provinciale” e il Documento Preliminare al Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera.

Nel 2006 è stata redatta la guida finalizzata al mantenimento dei trabocchi della costa teatina come implementazione tematica dello “Studio per la regolamentazione della tipologia costruttiva dei trabocchi e del recupero e valorizzazione del patrimonio esistente nel territorio provinciale”. Inoltre, con riferimento agli indirizzi contenuti nel Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Chieti, nel 2007 la Regione Abruzzo ha approvato una legge (“Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della costa teatina” 30 marzo 2007, n. 5) che, nelle more della definizione del Parco Nazionale della Costa Teatina, individua un “Sistema di aree protette della costa

²⁰ Le altre strutture sono la Città metropolitana Chieti-Pescara, la Rete urbana intermedia, e il Tessuto insediativo diffuso.

teatina”, definite Riserve Regionali,²¹ (articoli 2 e 3); la legge poi prevede la redazione di un programma per il sistema delle aree protette da sviluppare con il contributo della Provincia di Chieti, in particolare attraverso la realizzazione di un “corridoio verde” come strumento di valorizzazione della costa (articolo 4).

Il 26 ottobre 2007 è stato sottoscritto un protocollo di intesa tra la Provincia di Chieti e i Comuni dell’ambito territoriale pertinente della costa teatina (Francavilla al mare, Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Casalbordino, Vasto, San Salvo) per la progettazione di un progetto unitario finalizzato alla valorizzazione della Costa Teatina. Gli obiettivi principali indicati dal protocollo sono l’acquisizione e la valorizzazione “delle aree del tracciato ferroviario dismesso compreso tra Ortona e Vasto, insieme agli ambiti strategici di testata costituiti da Francavilla al Mare, anche con le aree ferroviarie dal confine con Pescara a San Salvo, con le strutture ferroviarie disponibili e con i terreni messi a disposizione anche dai comuni interessati”. Nel complesso l’obiettivo prioritario è la rigenerazione territoriale della costa teatina all’interno di un “Distretto Turistico di Eccellenza inteso come sistema paesistico culturale complesso”.

Il 23 novembre del 2007 è stato sottoscritto un protocollo di intesa tra la Regione Abruzzo, l’Amministrazione Provinciale di Chieti e i Comuni della Costa Teatina, per la valorizzazione del Sistema delle Aree Protette della Costa Teatina così come definito dalla succitata Legge Regionale n.5 del 2007. E’ importante sottolineare che nel documento firmato la Provincia di Chieti è riconosciuta come “Amministrazione precedente”, per l’acquisizione dell’ex tracciato ferroviario, delle ex stazioni e delle relative aree di risulta. Successivamente sono stati predisposti diversi tavoli di concertazione per discutere sul destino e sull’uso potenziale di una ulteriore rete ferroviaria dismessa (proprietà della Sangritana Ferrovie S.p.A.) che attraversa paesaggi agricoli di notevole interesse paesaggistico.

Il 30 gennaio 2008 si è tenuto il primo tavolo tecnico tra la Provincia di Chieti e le società RFI e Trenitalia per delineare un percorso utile alla compravendita delle aree ferroviarie dismesse. Il tema dell’acquisizione delle aree è stato affrontato in un secondo tavolo congiunto avutosi il 22 aprile 2008 in occasione del quale per la prima volta si è argomentata la possibilità di acquisire le aree per mezzo di comodato d’uso gratuito. Tale ipotesi ha interessato le parti che hanno riaffrontato il tema con maggiori dettagli e soluzioni efficaci in occasione dell’ultimo incontro del 12 aprile 2010 tenutosi a Roma

²¹ Il sistema è composto da due riserve esistenti, Punta Aderci a Vasto e Lecceca Torino di Sangro, e quattro di nuova istituzione: Grotta delle Farfalle, nei Comuni di Rocca San Giovanni e San Vito Chietino; Punta dell’Acquabella e Ripari di Giobbe nel Comune di Ortona; Marina di Vasto nel Comune di Vasto.

presso la sede di R.F.I. S.p.A. L'incontro si è concluso con l'impegno reciproco di approfondire ulteriormente i successivi passaggi per concretizzare la definizione del comodato d'uso gratuito temporaneo delle aree e degli impianti dimessi.

Il progetto preliminare della Via Verde è stato approvato con Delibera di Giunta provinciale n. 36 del 12 febbraio 2009.

Il 7 aprile 2010 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra la Provincia di Chieti (Ente capofila), la Camera di Commercio e Industria e Artigianato della Provincia di Chieti, la Confindustria di Chieti, la Confesercenti di Chieti, la Confcommercio di Chieti, la Sangritana S.p.A., l'Associazione Enti locali per l'attuazione del Patto Territoriale SANGRO-AVENTINO, l'Associazione dei Comuni del Comprensorio TRIGNO-SINELLO, la Società Consortile SANGRO-AVENTINO a r.l., la Società Consortile TRIGNO-SINELLO a r.l., per uno studio di fattibilità teso alla realizzazione del "Comprensorio Turistico della Costa dei Trabocchi".

Il 12 aprile 2010 si è tenuto un ulteriore tavolo di lavoro tra Provincia e R.F.I. S.p.A. per la definizione della trattativa avviata inerente l'utilizzo della linea adriatica dismessa "Ortona – Vasto".

Il 1 luglio 2010 si è tenuto l'incontro congiunto tra Provincia e i Comuni della costa per l'avvio del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera in attuazione agli artt. 44-46 delle Norme Tecniche di Attuazione del P.T.C.P.

Il 19 luglio 2010 viene deliberato l'avvio dei lavori per la redazione del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera (Delibera di G.P. n.149).

21. Abstract

Al fine di perseguire gli obiettivi prefissati con maggiore efficacia si sostiene un linguaggio condiviso. Di conseguenza, si riportano di seguito i termini che fanno riferimento alle azioni cognitive e progettuali da avviare nel breve periodo, e che sono da considerare per un atteggiamento rinnovato aperto e flessibile.

a) Rigenerazione Territoriale

La rigenerazione territoriale è un processo relazionato alla progettazione strategica, tende a valorizzare, nella logica delle connessioni territoriali, i luoghi e i suoi abitanti partendo dai valori che già esistono e dalle risorse non ancora utilizzate in modo sostenibile.

Il concetto di rigenerazione territoriale si basa su di una nuova idea di territorio che persegue la valorizzazione di elementi naturali e artificiali esistenti e messi a sistema. Permette, inoltre, di riconsiderare e percepire il territorio in una nuova chiave di lettura per mezzo dell'attraversamento lento dei luoghi indagati.

b) Progetti Strategici

Tale idea di territorio può essere concretizzata da operazioni motrici che strutturano la proposta progettuale e che sono riconosciute in Progetti considerati "strategici" in quanto mirati al cambiamento e all'innovazione del territorio. Sono progetti capaci d'innescare processi anche spontanei di sviluppo sostenibile, inoltre, sono progetti forti, di evidente rilevanza territoriale che fungono da volano per altri processi progettuali messi in rete e tra loro resi coerenti.

c) Costa dei Trabocchi come iconema territoriale

Con il termine iconema si definiscono gli elementi costitutivi di un ambito territoriale che nel loro insieme strutturano l'identità del territorio. Chi abita in un determinato territorio attribuisce a questi dati fondamentali una serie di valori e funzioni: è da questo sistema di significati che deriva il senso del luogo, cioè, quell'insieme complesso di valori, sentimenti, emozioni che legano in modo profondo una persona al proprio intorno.

Un luogo fisico diviene iconema territoriale quando esprime nel suo insieme caratteri di unicità irripetibili, quando, nell'immaginario collettivo, un elemento antropico e/o naturale, riconduce ad un luogo, ad un territorio. E' il caso dei trabocchi che, per effetto della loro diffusione lungo tutta la costa, rendono riconoscibile una struttura territoriale, appunto, la Costa dei Trabocchi.

Riteniamo che i trabocchi, le nostre macchine speciali, creati da uomini speciali tra terra e mare del litorale teatino, insieme ai caratteri identitari della costa, costituiscano una immagine collettiva inconfondibile e autentica perché unica e irripetibile.

Questo insostituibile iconema territoriale rappresenta un punto di forza irrinunciabile perché altamente riconoscibile, attrattivo e quindi da promuovere per la valorizzazione delle risorse esistenti e per lo sviluppo di un turismo di qualità.

Crediamo che nell'ambito dei lavori e dei progetti per la realizzazione della Via Verde sia giusto indicare l'ambito costiero come "Costa dei trabocchi". Un solo slogan, tre parole, un territorio riconosciuto.

22. Allegati cartografici

Il Documento Programmatico per la redazione del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera è costituito dalla presente relazione unitamente ad un insieme sistematico di elaborati grafici suddivisi in due componenti distinte e relazionate. La

comprensione profonda del Documento avviene dalla lettura della parte costitutiva dattiloscritta completata dall'osservazione della parte integrante grafica ordinata come di seguito riportato:

- ID 01 – Il palinsesto territoriale;
 - ID 02 – Carta della morfologia del territorio;
 - ID 03 – Carta descrittiva del sistema insediativo locale;
 - ID 04 – Carta della marca paesistica moderna;
 - ID 05 – Carta dei materiali che strutturano la fascia costiera;
 - ID 06 – Carta descrittiva delle pratiche d'uso;
 - ID 07 – Carta descrittiva dei conflitti e delle incompatibilità territoriali;
 - ID 08 – Mappa del compendio di R.F.I. S.p.A.;
 - ID 09 – Carta nautica dal Lago di Lesina a Ortona e isole Tremiti.
Mappa delle bandiere blu.
 - ID 10 - Carta del rischio morfologico e socioeconomico della fascia costiera;
 - ID 11 - Carta della vulnerabilità idraulica e idrogeologica;
 - ID 12 - Carta dei valori del paesaggio;
-
- P 01 - Carta degli obiettivi di qualità e dei criteri di intervento;
 - P 02 - Visione guida;

ID = interpretazione descrittiva

P = progetto



Tav. ID 01 Il palinsesto territoriale. Documento Programmatico. Elaborazione propria.



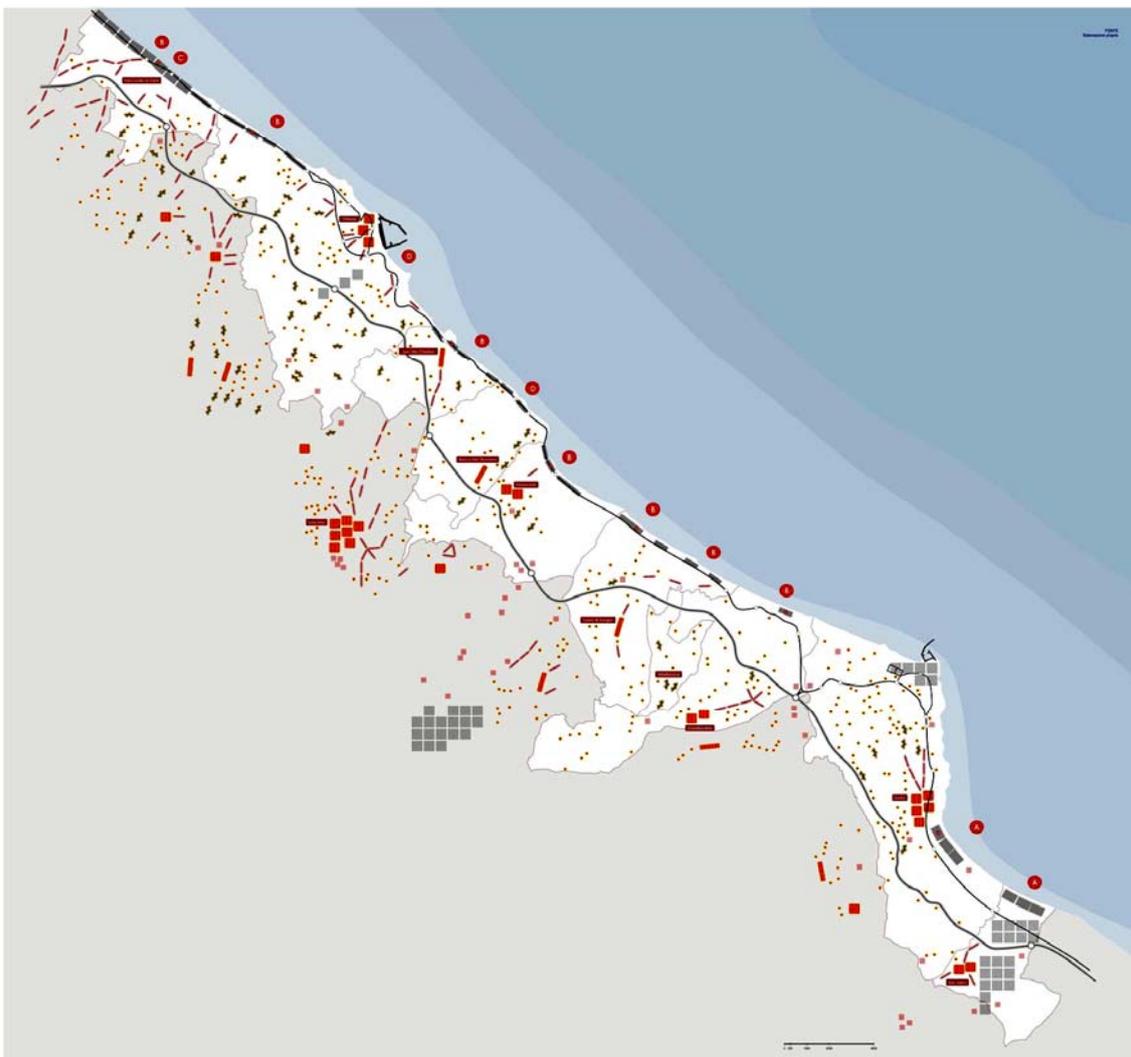
Francavilla al mare. Immagine satellitare da Google Earth.



Tav. ID 02 Morfologia del territorio. Documento Programmatico. Elaborazione propria.



Ortona. Immagine satellitare da Google Earth



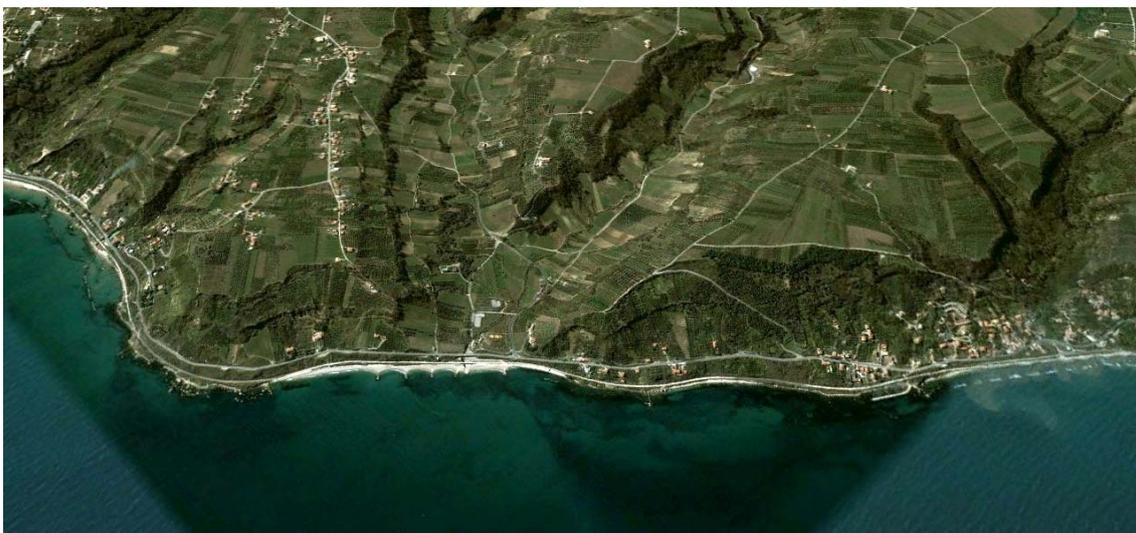
Tav. ID 03 Carta descrittiva del sistema insediativo locale. Documento Programmatico. Elaborazione propria.



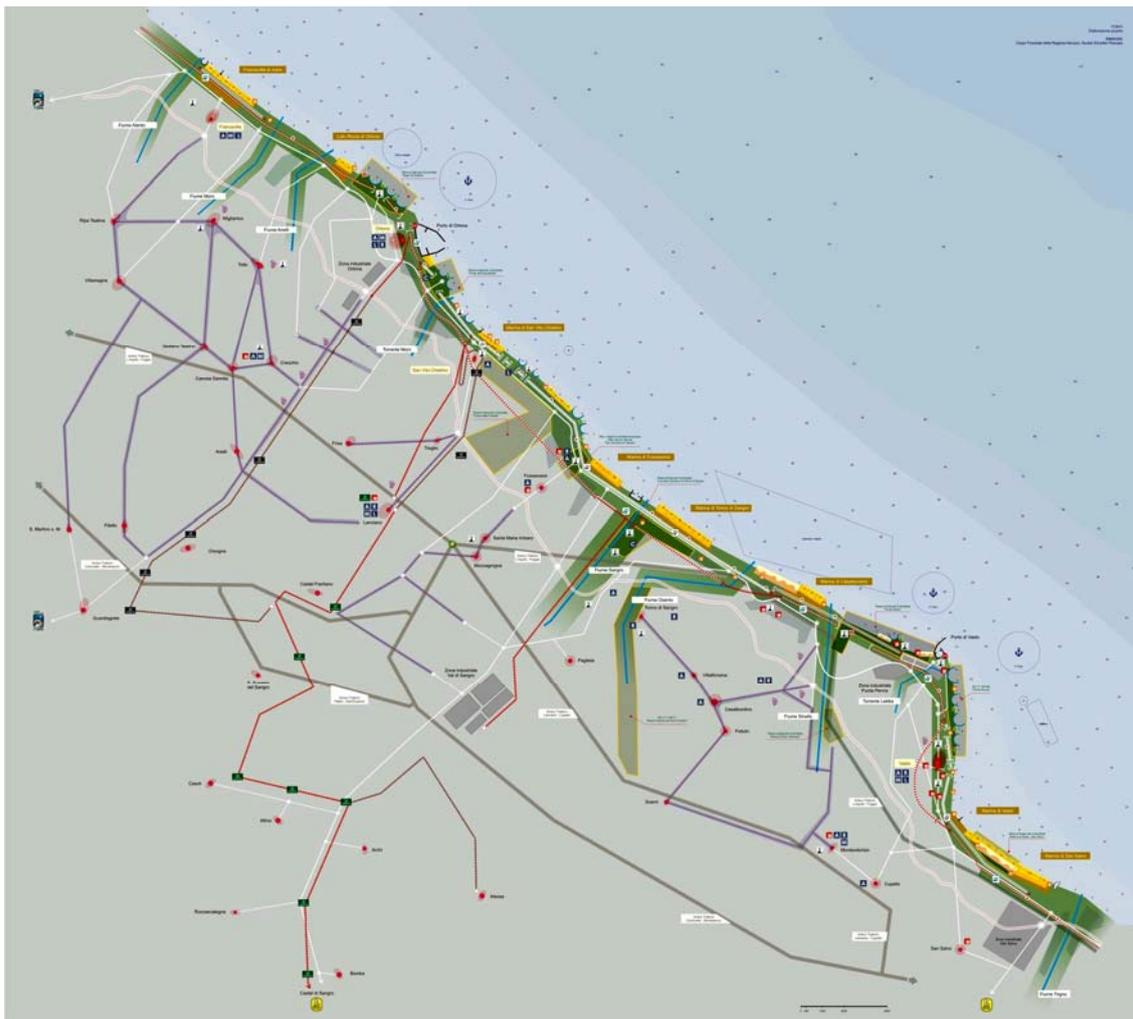
San Vito Chietino. Immagine satellitare da Google Earth.



Tav. ID 04 Carta descrittiva della Marca paesistica moderna. Documento Programmatico. Elaborazione propria.



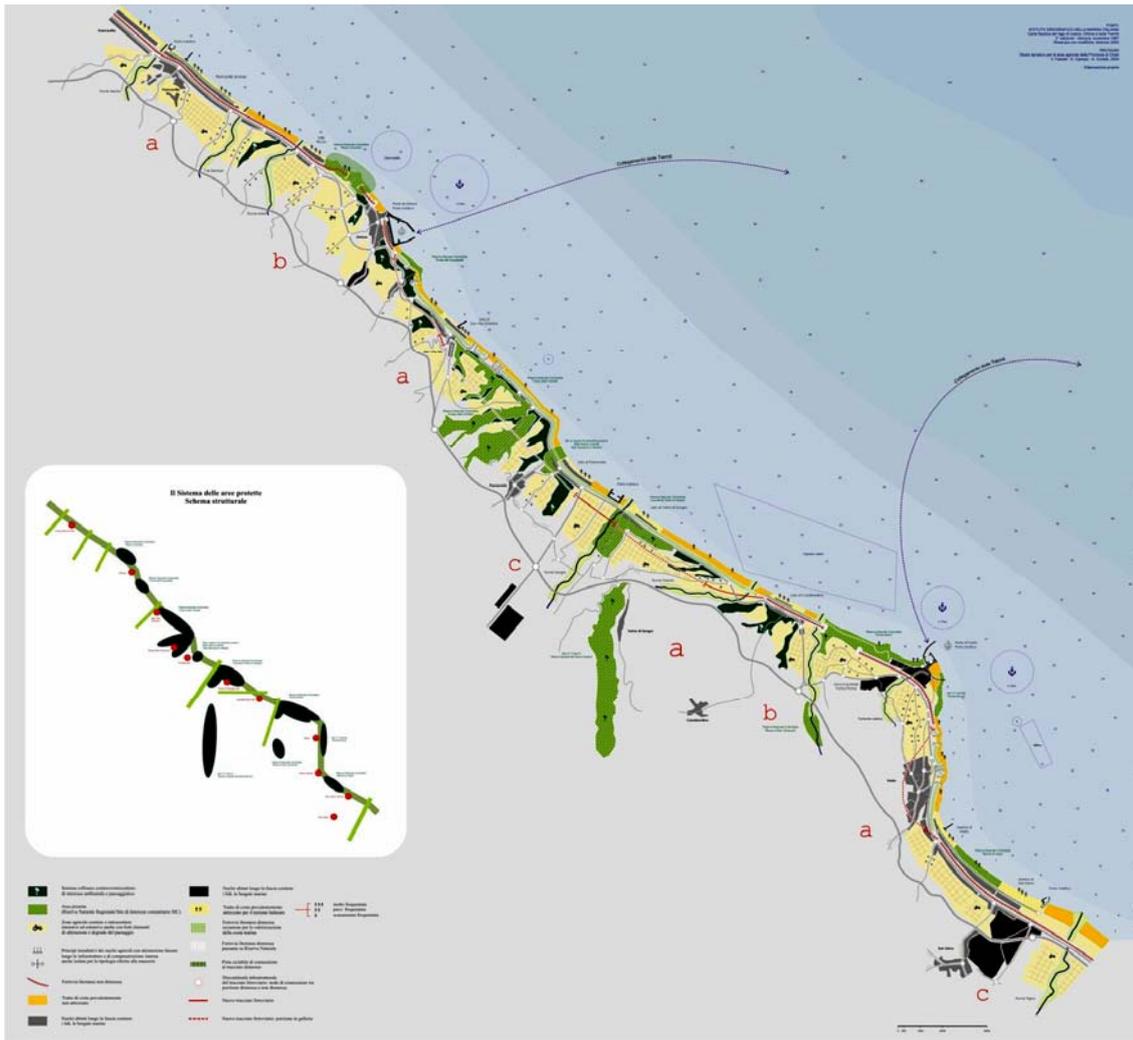
Rocca San Giovanni. Immagine satellitare da Google Earth.



Tav. ID 05 Carta dei materiali che strutturano la fascia costiera. Documento Programmatico. Elaborazione propria.



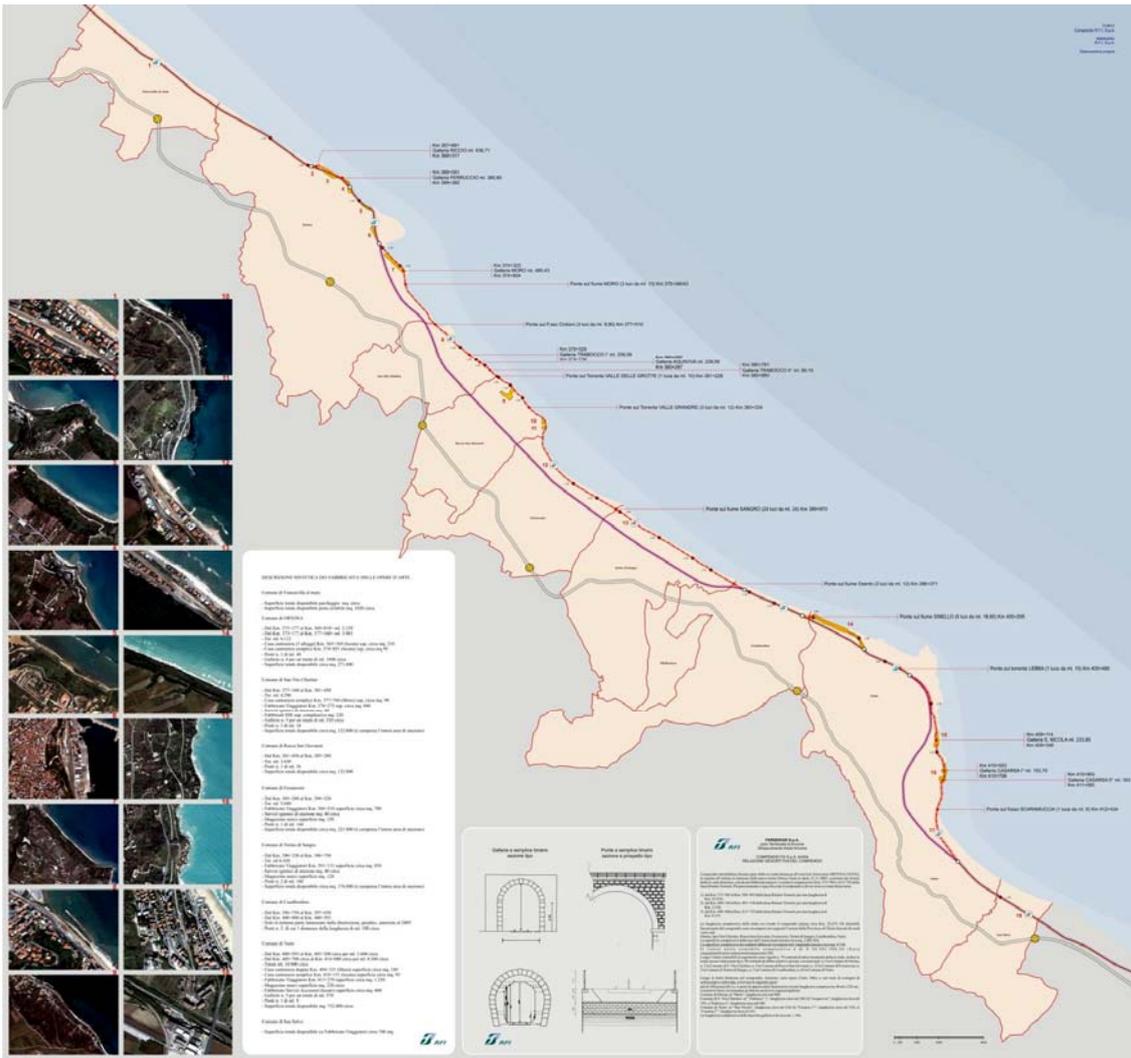
Fossacesia. Immagine satellitare da Google Earth.



Tav. ID 06 Carta descrittiva delle pratiche d'uso. Documento Programmatico. Elaborazione propria.



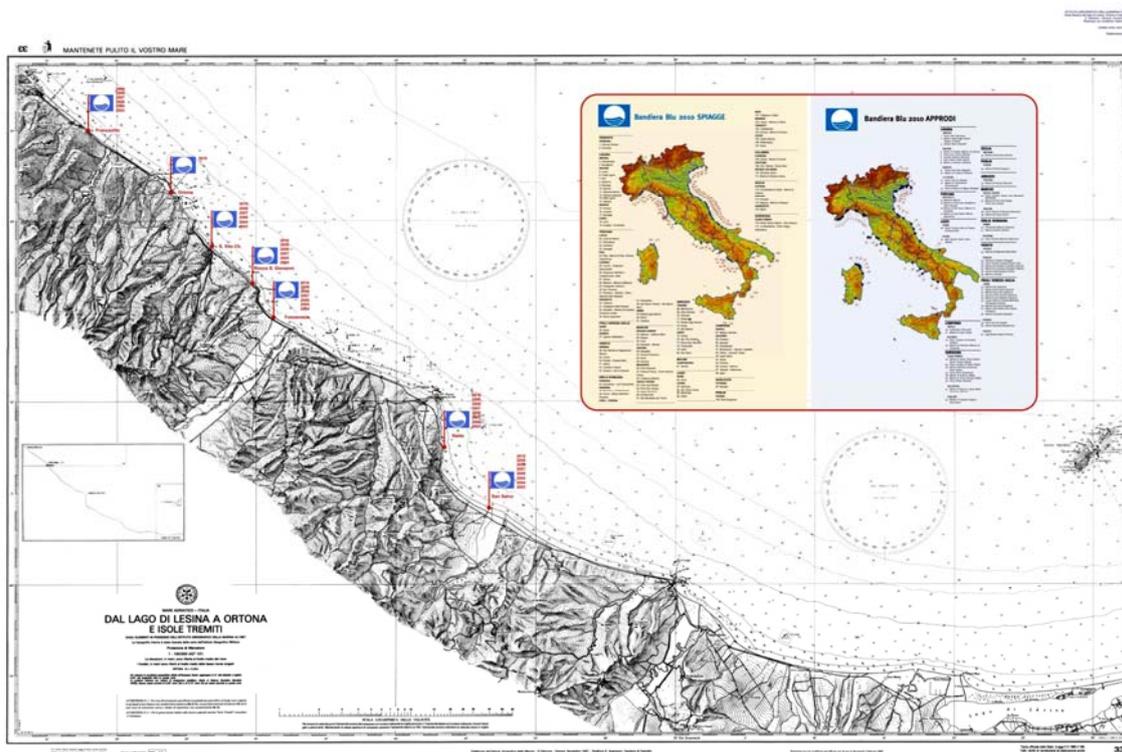
Torino di Sangro. Immagine satellitare da Google Earth.



Tav. ID 08 Mappa del compendio di R.F.I. S.p.A. Documento Programmatico. Elaborazione propria.



Foce del Fiume Sinello. Vasto - Casalbordino. Immagine satellitare da Google Earth.



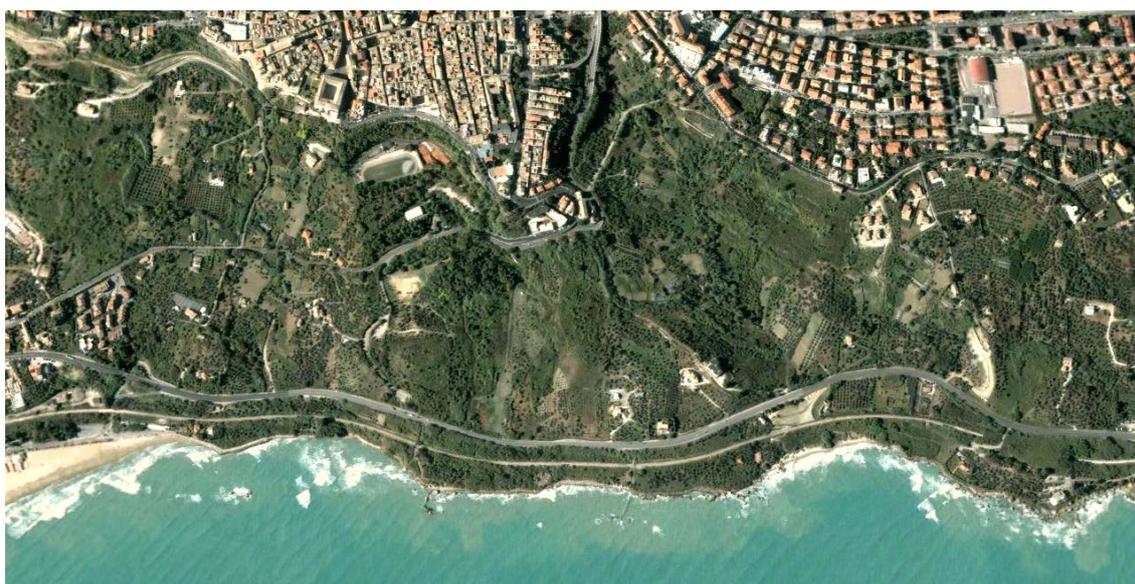
Tav. ID 09 Carta nautica e mappa delle Bandiere blu. Documento Programmatico. Elaborazione propria.



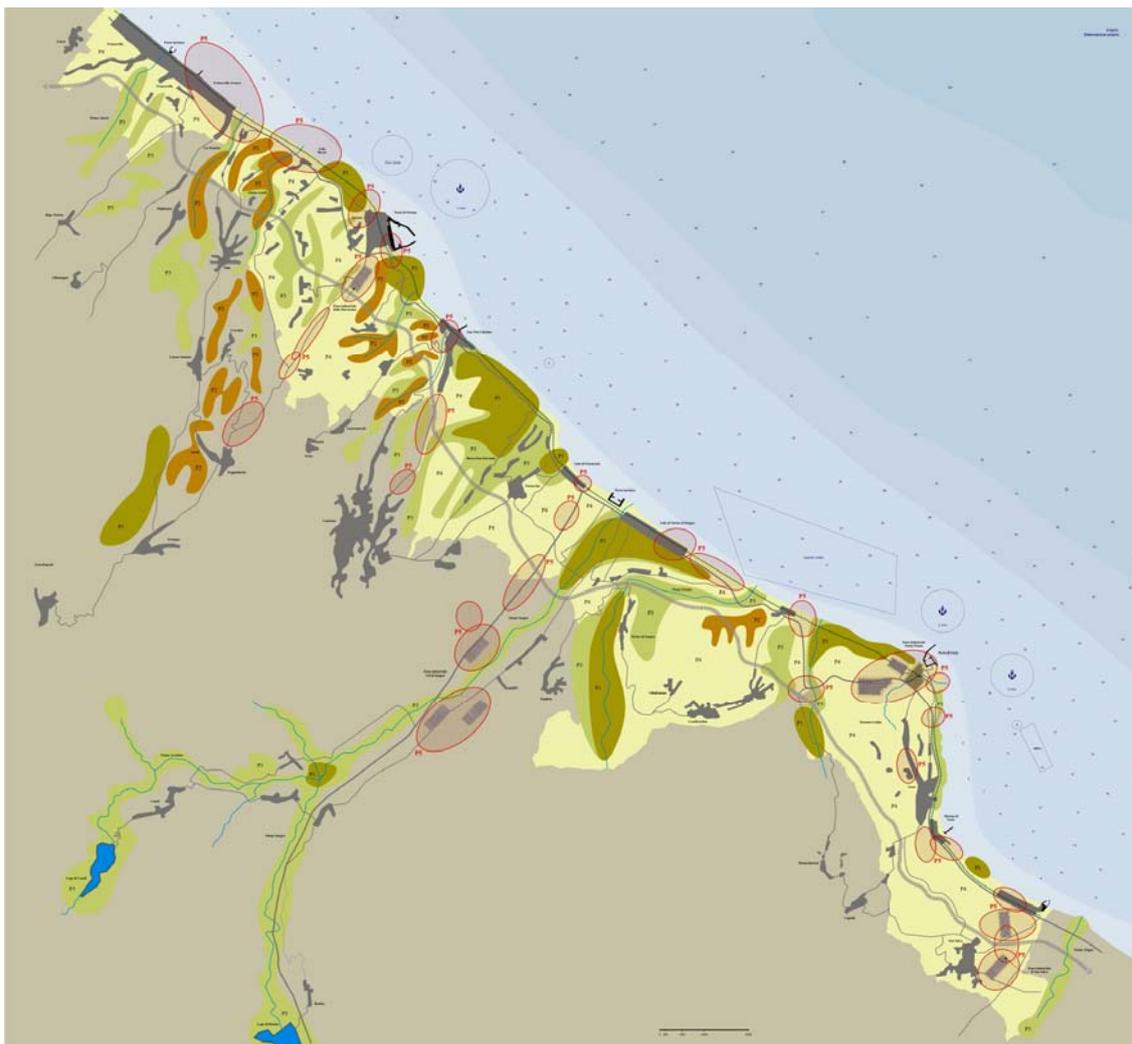
Punta Penna. Vasto - Casalbordino. Immagine satellitare da Google Earth.



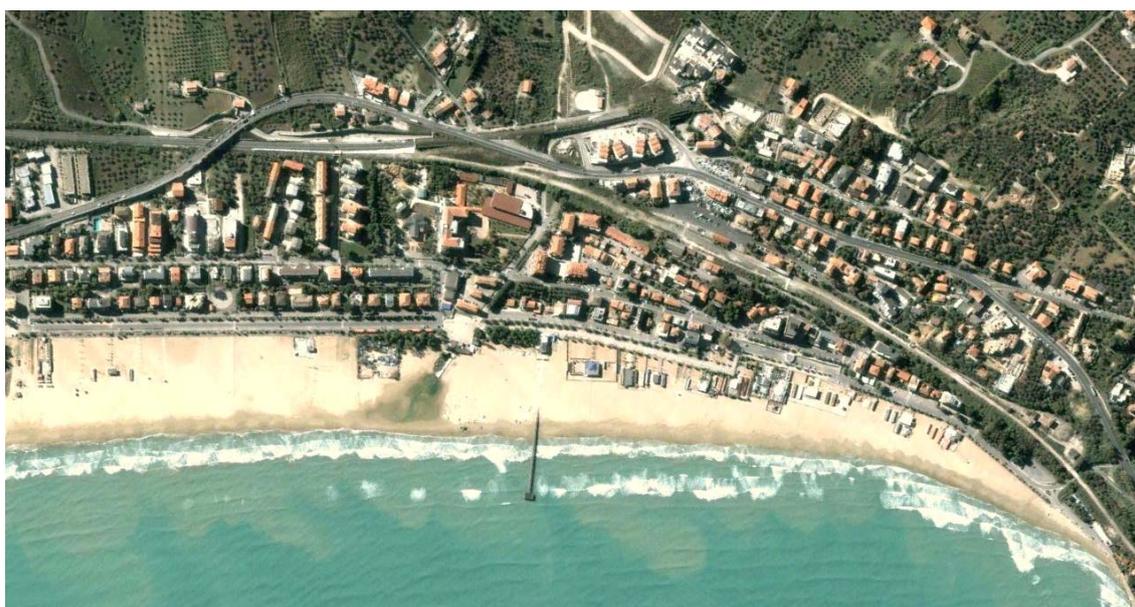
Tav. ID 11 Carta della vulnerabilità idraulica e idrogeologica. Documento Programmatico. Elaborazione propria.



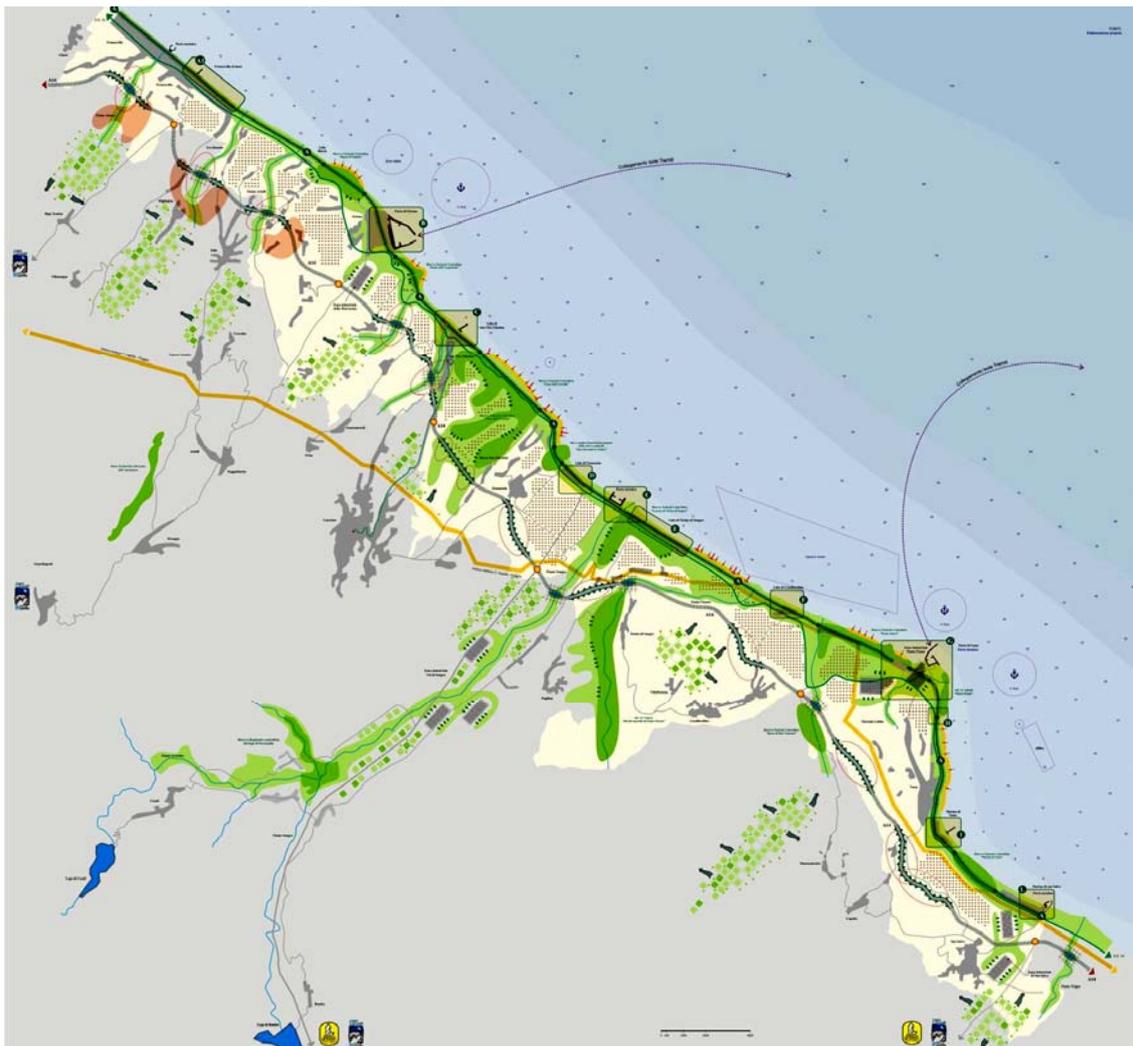
Vasto. Immagine satellitare da Google Earth.



Tav. ID 12 Carta dei valori del paesaggio. Documento Programmatico. Elaborazione propria.



Vasto Marina. Immagine satellitare da Google Earth.



Tav. P 02 Visione guida. Documento Programmatico. Elaborazione propria.



Marina di San Salvo. Immagine satellitare da Google Earth.

RIFERIMENTI

Luigi Mazza, *Direttiva per la valorizzazione della costa teatina*, 2009.

F. Farinelli, *Documento preliminare al Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera della Provincia di Chieti*, 2005.

Provincia di Chieti, *Progetto preliminare della Via Verde della costa teatina*, 2009.

A. Clementi, *Interpretazioni di Paesaggio*, Meltemi Roma 2002.

Alberto Magnaghi, *Il territorio degli abitanti*, Ed. Dunod, Milano, 1998.

D.Lgs 42/2004, *Codice dei Beni culturali e del paesaggio*.

Lionella Scazzosi (a cura di), *Politiche e culture del paesaggio, Esperienze internazionali a confronto*, Gangemi Editore, Roma, 1999.

Antonio De Rossi, Giovanni Durbiano, Francesca Governa, Luca Rainerio, Matteo Robiglio (a cura di), *Linee nel paesaggio, Esplorazioni nei territori della trasformazione*, Utet Libreria Torino, 1999.

Carlo Socco, *Città. Ambiente, Paesaggio, Lineamenti di progettazione urbanistica*, Utet Libreria Torino, 2000.

Eugenio Turri, *Il paesaggio come teatro, Dal territorio vissuto al territorio apprezzato*, Marsilio, Venezia, 1998.

Maria Cristina Gibelli, Fausto Curti (a cura di), *Pianificazione strategica e gestione dello sviluppo urbano*, Alinea, Firenze, 1996

Roberto Gambino, *Conservare Innovare paesaggio, ambiente, territorio*, Utet Libreria, Torino, 1997

Paolo Fabbri, *L'attrazione della costa, Cause ed effetti. Il caso del medio Adriatico*, Pàtron Editore Bologna, 1997

Renata Valente, *Frontiere tra mare e terra La progettazione ambientale lungo la linea di costa*, Liguori Editore, Napoli, 1999.

Regione Abruzzo, ARSSA, *Atlante del territorio rurale abruzzese*, 1998.

Regione Abruzzo, Direzione Protezione Civile, Ambiente, *Studio di fattibilità per la valutazione della vulnerabilità e degli impatti delle variazioni climatiche sulla Regione Abruzzo ed ipotesi di adattamento*, 2009.

Provincia di Chieti, *PROTAGRI, Studio tematico in campo agricolo*, Urbanistica Dossier n.65.

Settembre 2010