

Si è ampliato maggiormente tra il XV ed il XVII secolo assumendo un impianto viario ortogonale a maglie larghe. Sul Corso Vittorio Emanuele (l'antica strada grande) e nelle strade interne si affacciano diversi palazzi espressione della borghesia mercantile e professionista che dal XVI sec. soppiantò economicamente l'antica nobiltà terriera (relegata a Terravecchia). Gli edifici più imponenti del rione restano la chiesa di S. Maria delle Grazie, il più recente Teatro Vittoria (1927) ma soprattutto il complesso architettonico, realizzato tra il XII ed il XVII secolo, e composto dall'Oratorio del Crocefisso, dalla Chiesa di Santa Caterina e dal monastero delle Cistercensi.

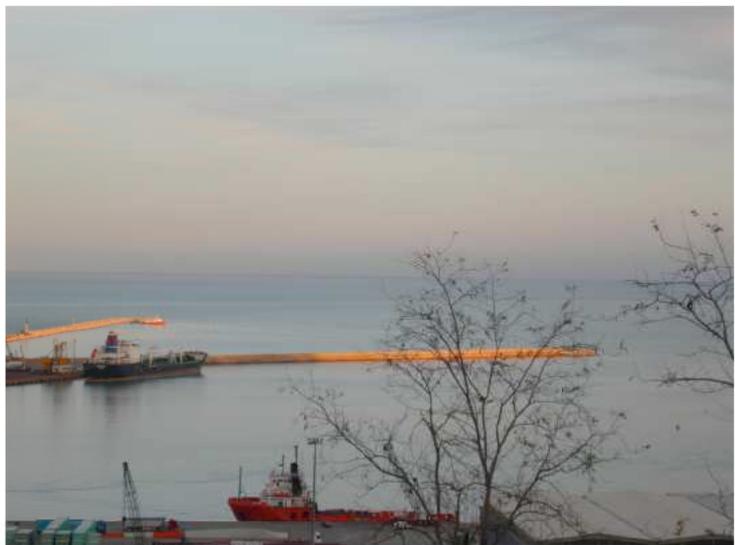
L'accessibilità è garantita dalle linee ferroviaria Adriatica e Sangritana, mentre la rete viaria vede Ortona direttamente interessata dalla statale 16 Adriatica che anticamente attraversa la città ai piedi del promontorio, verso il porto ed oggi segue un percorso tangenziale alla città. Il casello dell'autostrada ricade nel territorio comunale di Ortona ed è connesso alla città attraverso la ex statale Muricciana.

Il porto⁹

«Il porto antichissimo, perchè fondato dai Frentani, poi usato dai romani, fu ristabilito nel '500 con la costruzione di un molo ,in seguito prolungato. Esso porto è protetto a NO e a N dal promontorio della città; da questa parte è un molo di 267 m. che è stato prolungato di più di ½ Km e dovrà esserlo maggiormente. A S. un altro molo in costruzione chiuderà il porto anche da quel lato, lasciando una apertura di 325 m. Il porto era soggetto ad un continuo insabbiamento, ma i lavori di dragaggio in corso porteranno il fondo a 8 m» così si esprimeva il TCI¹⁰ nel 1926 nell'introdurre Ortona a Mare prima ancora di entrare nel merito della "cittadina di molta attività commerciale".

Il porto, luogo che ha segnato la storia e lo sviluppo di Ortona, è a moli convergenti, costituito da due dighe frangiflutti (di ca 1500 m quella a nord e di ca 1100 m quella a sud) radicate a terra con asse dell'imboccatura orientata a levante.

Gli spazi a terra rappresentano poco più di un quarto del bacino d'acqua e sono oggi insufficienti per una moderna ed efficiente infrastruttura; sono suddivisi in una banchina di riva e una banchina nord ed accolgono attività



⁹ Si rimanda alla relazione generale del PRP e all'allegato A per la descrizione più dettagliata delle caratteristiche del porto

¹⁰ Guida d'Italia del Touring Club Italiano, Italia Meridionale, vol. I Abruzzo, Molise e Puglia. Milano 1926 (pag. 398)

commerciali (merci secche alla rinfusa, merce varie e liquide circa 1 milione di tonnellate di merci sbarcate nel 2009), connesse alla pesca, alla cantieristica (costruzione, ristrutturazione e rimessaggio) e al turismo nautico.



Le attività principali sono quelle di tipo commerciale che si sviluppano sulla banchina nord ed in parte su quella di riva. Nel porto è collocato (banchina nord) anche un ormeggio per i prodotti petroliferi che vengono convogliati con una pipeline ai serbatoi posti fuori dall'area portuale.

Oltre agli spazi per lo svolgimento diretto delle attività portuali, gli spazi retrostanti le banchine sono anche utilizzati per le attività di organizzazione e gestione del porto (sedi direzionali ed amministrative).

Le imbarcazioni da pesca sono localizzate nella darsena (Mandracchio) in prossimità del radicamento a riva del molo nord, davanti al mercato ittico e alla sede della Capitaneria di Porto di Ortona; la nautica da diporto è nella zona sud del porto in prossimità del lido Saraceni.

Le criticità del porto di Ortona sono di due ordini:

a) marittimi e navigazionali. Il porto è privo di avamposto con conseguenze in termini di agitazioni ondose e di riduzione dell'operatività della banchina di riva e in alcuni casi anche di quella a nord. A tale problema si è in parte provveduto con la realizzazione del molo nord (finanziamenti CIPE n. 36 del 2002 e 84 del 2000) già previsto dal vigente PRP (PRP approvato dalla III sez. CSSLLPP nell'adunanza del 21.05.1969 n. 187);

b) disponibilità ed organizzazione degli spazi a terra. In particolare si cita la mancanza di continuità tra la banchina di riva e nord separate fisicamente dalla presenza del porto pescherecci e la promiscuità negli usi degli spazi e delle banchine.

Relazione città/porto

Quanto al rapporto città/porto si può dire che oggi è difficile cogliere una relazione tra l'infrastruttura e la città, se si esclude il collegamento viario della via della Marina.

A ciò concorre l'orografia del luogo che vede la città sorgere su un promontorio, ma anche il sistema delle infrastrutture di trasporto (viabilità di accesso al porto e linea ferroviaria), la presenza di immobili dismessi e di situazioni di degrado edilizio ed ambientale.

Il confine del porto è delimitato dalla via della Cervana che consente l'accesso del traffico diretto al porto, proveniente dalla statale Adriatica e dall'autostrada; via della



Cervana non è ad uso esclusivo del porto, essendo usata anche dal traffico automobilistico per raggiungere la città dal porto e dal lido Saraceno e viceversa. La sezione della strada è inserita in uno spazio ampio non ben sfruttato ed organizzato in particolare dal lato opposto al porto dove

si alternano tratti con marciapiedi, verde spontaneo e aree di sosta non definite con effetto di abbandono e marginalità del contesto.



Tra la collina e via della Cervana corrono i binari della linea ferroviaria e, subito dietro, hanno sede la stazione ferroviaria di Ortona, attiva, e la stazione (immobile dismesso) della linea Sangritana. Lo spazio di pertinenza dell'uso ferroviario è ampio, all'apparenza sovradimensionato; la parte più a nord di tale spazio è interessata dai lavori della nuova galleria

per il raddoppio della linea Adriatica. Dalla linea dei binari, a nord all'altezza della dogana si diparte un binario che, attraversata via della Cervana, si dirige all'interno del porto lungo la banchina nord.



Sul versante nord il porto si “relaziona” attraverso gli immobili della capitaneria (tra i quali la presenza di un rustico, da tempo incompleto che contribuisce a restituire una immagine di spazio marginale, residuale all’intero contesto) con il rione Marina, il borgo marinaro con il faro, che non presenta elementi di particolare interesse storico artistico; sovrasta la rupe a

nord il Castello Aragonese dietro al quale si intravede l’abitato di Torrevecchia.

L’immagine complessiva delle zona portuale è di sommatoria di parti, piuttosto che insieme urbano; contribuisce a creare l’immagine di disgregazione anche la presenza di immobili non in uso che è distribuita a corona sugli spazi “piani” e più accessibili del versante tra il porto e la città (l’ex fornace, edificio della stazione ferroviaria Sangritana, immobili privati ai piedi del versante tra i binari della linea Sangritana e la strada, ora franata, immobili privati lungo la via Marina (la via che dal porto sale in città)).





Figura 5 Schema dello stato di fatto

Demografia e aspetti socioeconomici

Al 31 dicembre 2009 Ortona registra 23.893 abitanti (+ 17 unità dal primo gennaio 2009) distribuiti in 8.987 famiglie su una superficie di 70,17 Km² (341 ab./Km²)¹¹. La quota dei ventimila abitanti è superata sin dal 1936, quando la popolazione residente è pari a 20.210 unità; uno sguardo alla serie storica mostra come i decenni 1951-1961 e 1961-1971 abbiano rappresentato per Ortona un'inversione di rotta nell'andamento demografico (rispettivamente -1% e 3,8%). Con il decennio successivo Ortona riprende, seppur con meno vigore di quanto non avvenga a livello provinciale e regionale, l'andamento positivo nella dinamica demografica con un +2%. I decenni successivi (gli anni '80 e '90 del secolo scorso) vedono una crescita demografica che nel comune di Ortona è percentualmente superiore alla media provinciale e, nel caso del decennio 1981-1991, anche della variazione regionale. Il XXI secolo si avvia con una netta ripresa della crescita demografica per Ortona (+5,2% nel periodo 2001-2008), in linea con il dato registrato in regione e molto al di sopra del dato registrato in provincia .

	Ortona	Provincia Chieti	Regione Abruzzo
1971	21.378	351.567	1.166.694
1981	21.812	370.534	1.217.791
1991	22.601	381.830	1.249.054
2001	22.694	382.076	1.262.392
2009	23.876	396.497	1.334.675

Fonte: Istat

Tabella 1 Popolazione residente 1971 – 1° gennaio 2009. Confronto Ortona, provincia e regione

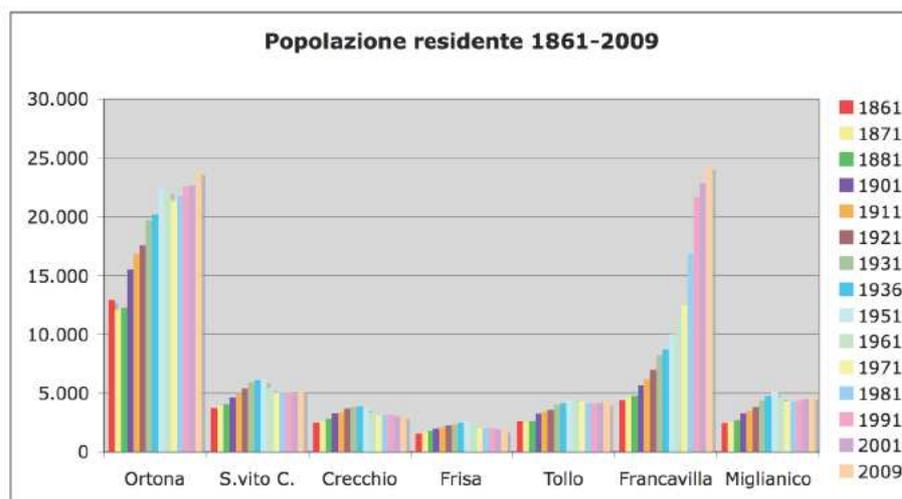


Grafico 1. Popolazione residente 1861-primogenno 2009 – Ortona e comuni contermini

¹¹ Fonte: sito del comune di Ortona

Al censimento del 2001 Ortona è uno dei cinque comuni della provincia di Chieti con popolazione superiore a venti mila abitanti¹²; tra gli altri Francavilla al mare (22.883 abitanti) è uno dei comuni che delimitano a nord il territorio di Ortona. Il confronto con Francavilla mostra come l'andamento demografico di quest'ultimo comune sia più costante nella crescita non registrando mai variazioni negative, toccando anzi punte di oltre il 35% (decennio 1971-1981); in termini assoluti fino alla data del censimento del 1991, Francavilla ha una popolazione inferiore ad Ortona, dal 2001 la situazione si inverte.

	Ortona	Provincia Chieti	Regione Abruzzo
1981-1971	2,0%	5,4%	4,4%
1991-1981	3,6%	3,0%	2,6%
2001-1991	0,4%	0,1%	1,1%
2009-2001	5,2%	3,8%	5,7%

Fonte: Istat

Tabella 2 Variazioni percentuali popolazione residente 1971 – 1° gennaio 2009. Confronto Ortona, provincia e regione

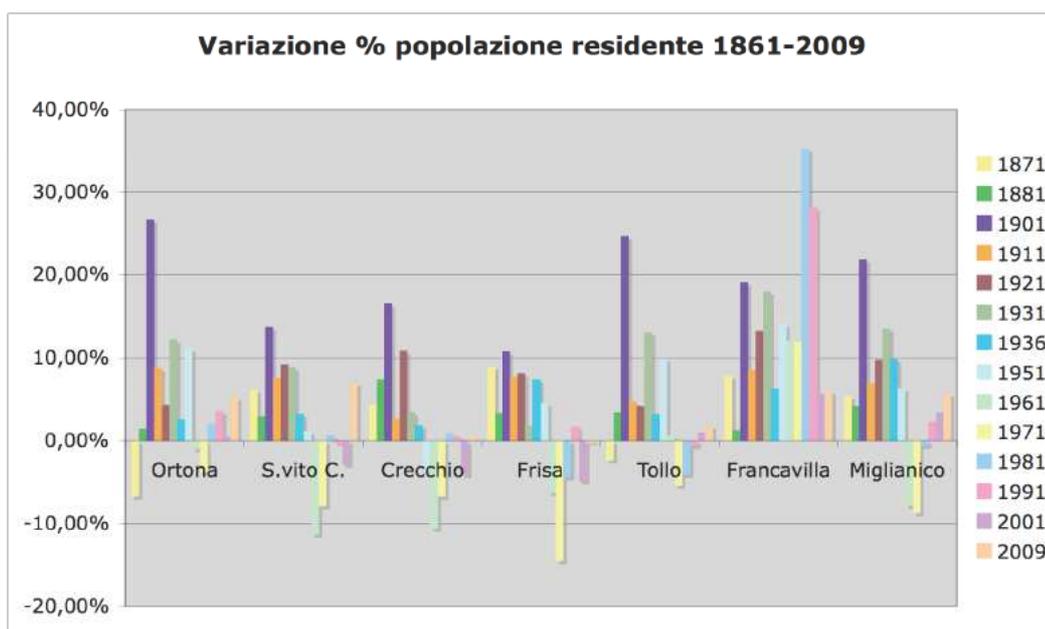


Grafico 2. Variazioni percentuale popolazione residente 1861-2009 (primo gennaio 2009) – Ortona e comuni contermini

¹² Oltre al capoluogo provinciale Chieti, con 52.486 abitanti, gli altri tre comuni con popolazione superiore a 20mila abitanti sono (procedendo da nord verso sud): Francavilla al Mare (22.883 ab.), Lanciano (35.798 ab) e Vasto (35.362). Di questi solo Lanciano non è comune costiero.

Guardando agli indici relativi alla struttura della popolazione¹³ emerge che, alla data del censimento del 2001, Ortona presenta un indice di vecchiaia superiore alla media provinciale e a quella regionale, tra i grandi comuni della provincia è quello con l'indice più alto; lo stesso si può rilevare per gli altri indici a parte l'indice di ricambio che nel 2001 risulta ancora al di sotto della media provinciale e regionale. Al primo gennaio 2009 la situazione inverte leggermente la tendenza rispetto al dato medio provinciale: Ortona ha un indice di vecchiaia maggiore rispetto al 2001, ma inferiore, questa volta, alla media provinciale mentre supera la media provinciale e regionale il dato relativo all'indice di ricambio.

	I. v.	I. d. t.	I. d. g.	I. d. v.	I. r.
L'Aquila	160,74	52,95	20,31	32,64	100,91
Teramo	133,85	51,52	22,03	29,49	105,19
Pescara	139,62	51,89	21,66	30,24	114,56
Chieti	152,61	53,04	21,00	32,04	104,69
Abruzzo	146,87	52,40	21,23	31,18	106,13

Fonte: Elaborazioni da dati Istat 2001

Tabella 3 Indici struttura popolazione. Dati per provincia - Censimento 2001

	I.v.	I.d.t.	I.d.g.	I.d.g.	I.r
Crecchio	217,85	58,13	18,29	39,84	115,43
Francavilla al Mare	97,50	43,51	22,03	21,48	86,34
Frisa	192,83	61,00	20,83	40,17	68,60
Miglianico	166,67	50,96	19,11	31,85	90,81
Ortona	154,02	53,64	21,12	32,52	102,77
San Vito Chietino	170,58	59,12	21,85	37,27	115,54
Tollo	184,93	56,92	19,98	36,95	112,62

Fonte: Elaborazioni da dati Istat 2001

Tabella 4 Indici struttura popolazione. Ortona e comuni contermini - Censimento 2001

¹³ Si tratta dei seguenti indici:

indice di vecchiaia: rapporto percentuale tra la popolazione in età da 65 anni in poi e quella della classe 0-14 anni;
 indice di dipendenza totale: rapporto percentuale con numeratore la somma tra la popolazione in età 0-14 anni e quella in età da 65 anni in poi e al denominatore la popolazione in età 15-64 anni;
 indice di dipendenza giovanile: rapporto percentuale tra la popolazione in età 0-14 e quella in età 15-64;
 indice di dipendenza degli anziani: rapporto percentuale tra la popolazione in età da 65 anni in poi e quella in età 15-64;
 indice di ricambio della popolazione in età lavorativa: rapporto tra la popolazione della classe 60-64 e quella della classe 15-19 anni.

	I.v.	I.d.t.	I.d.g.	I.d.v.	I.r.
Chieti	181,10	49,97	17,78	32,20	126,84
Francavilla	122,19	45,10	20,30	24,80	108,06
Lanciano	158,79	50,65	19,57	31,08	125,48
Ortona	166,43	52,60	19,74	32,86	123,38
Vasto	132,57	47,55	20,44	27,10	118,92
<i>Provincia</i>	<i>168,76</i>	<i>52,87</i>	<i>19,67</i>	<i>33,20</i>	<i>119,55</i>
<i>Regione</i>	<i>162,39</i>	<i>52,22</i>	<i>19,90</i>	<i>32,32</i>	<i>114,30</i>

Fonte: Elaborazioni da dati Istat 2009

Tabella 5 Indici struttura popolazione. Ortona e comuni con popolazione > 20.000 abitanti – 1° gennaio 2009

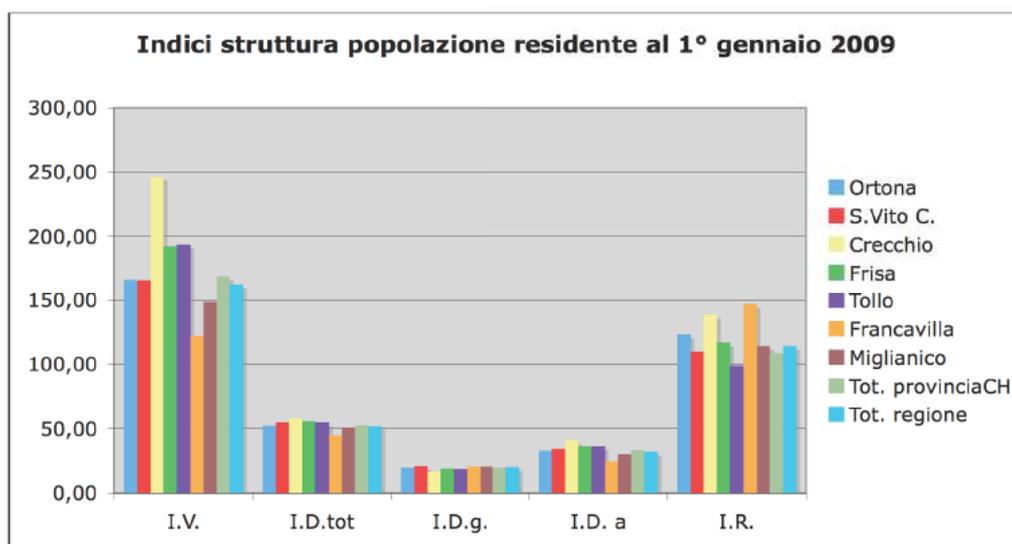


Grafico 3. Indici di struttura popolazione residente al primo gennaio 2009. Ortona e comuni contermini

Contesto socio economico

La relazione del PIT Chetino-Ortonese¹⁴ descrive l'omonimo comprensorio come un ambito con caratteristiche del mercato del lavoro vicine al dato medio della Regione Abruzzo: tasso di occupazione elevato (43,5%) rispetto alle regioni meridionali (37,1%) che lo avvicina alla media nazionale (45,5%).

¹⁴ Progetto Integrato Territoriale (PIT). Nell'ambito del POR-FESR 2007-2013 la regione Abruzzo ha attivato lo strumento della progettazione integrata a livello territoriale prevedendo appositi finanziamenti. I PIT previsti nella regione sono 8 ed hanno le province come soggetti coordinatori. In particolare il PIT Chetino-Ortonese interessa 29 comuni pari ad una superficie di 649,5 kmq.

I dati e le analisi svolte a livello provinciale nell'ambito del PIT rilevano un mercato del lavoro che si caratterizza per:

- crescita degli occupati (+2,4%) e dei disoccupati (+5,1%). Nonostante le dinamiche interne alle forze lavoro siano contrastanti, si arriva ad un valore di crescita dell'ultimo indicatore pari alla media regionale;
- tasso di attività (offerta di potenziali lavoratori sul mercato del lavoro) del 62,1%, in crescita, rispetto all'anno precedente, dello 0,5%;
- il 56,6% della popolazione in età lavorativa è effettivamente occupata (+ 0,3% rispetto al 2004);
- lieve incremento del tasso di disoccupazione che passa dall'8,6% del 2004 all'8,8% del 2005 ;
- scarsa attenzione (la provincia di Chieti si presenta come la meno attenta) all'equità di genere nel mercato del lavoro;
- fenomeno di marginalizzazione dal mercato del lavoro dei più giovani (a causa della mancanza di esperienza) e dei più anziani (a causa della carenza di politiche di orientamento "longlife learning" e riconversione della carriera lavorativa) riscontrabile sia a livello nazionale che locale;
- il 59,5% dei lavoratori occupati della provincia di Chieti, è impiegato nel settore dei servizi; i restanti si dividono nel 32,8% dell'industria e nel 7,7% dell'agricoltura (dato comunque superiore a quello delle altre province abruzzesi e alla media nazionale);
- la provincia di Chieti, risulta, inoltre, all'interno del panorama regionale, l'unico territorio dove si è assistito nell'ultimo anno, alla contrazione dell'occupazione nell'industria e, più nello specifico, all'interno del comparto dell'industria in senso stretto. Il settore dei servizi, al contrario, è riuscito ad assorbire quanto perso dagli altri settori, aumentando del 6,8% il numero dei propri occupati.

Quanto alla struttura produttiva il PIT sottolinea come vi sia una non uniformità dello sviluppo sul territorio con un ruolo di traino esercitato dall'agricoltura, dall'artigianato e dal settore manifatturiero che assorbe ben il 99,2% delle esportazioni provinciali, con un ammontare che sfiora i 3.700 milioni di euro. Difficile è la situazione in termini di:

- innovazione, in particolare le PMI non riescono ancora ad entrare nella logica di sistema e di innovazione;
- offerta locale dei servizi turistici che non è ancora all'altezza di una moderna destinazione turistica ("il territorio non è ancora organizzato per consentire il pieno godimento delle mete di visita e delle possibilità di utilizzo del tempo libero¹⁵");
- servizi per lo sport e il tempo libero;
- dotazione infrastrutturale. «Come per l'intero Abruzzo, se a livello quantitativo è allineato con la media nazionale, non lo è sul piano della qualità dei servizi: la quasi totalità della merce è trasportata su gomma. Limitati risultano, infatti, gli scambi intermodali; i collegamenti tra i centri intermedi sono obsoleti e ancora caratterizzati da eccessiva lentezza. E' ancora problematico il collegamento con il Tirreno. Gli operatori

¹⁵ Cfr. il sito della provincia di Chieti/PIT/Pit Chieti/analisi socio economica

dello sviluppo economico e sociale della provincia di Chieti, si trovano a dover fronteggiare una dotazione infrastrutturale non pienamente adeguata, inferiore sia alla media nazionale che regionale, ad eccezione delle infrastrutture stradali e ferroviarie che risultano decisamente superiori alla media nazionale. Gli investimenti in infrastrutture nella provincia risultano sufficienti¹⁶».

Condizioni positive sono invece riscontrabili in tema di:

- qualità della vita, «il comprensorio presenta condizioni positive per coesione sociale e sicurezza; il sistema assistenziale presenta ancora limiti in efficienza e qualità»;
- governance e caratteristiche amministrative grazie alle esperienze pilota di integrazione e di gestione unitaria dei servizi alle imprese e ai cittadini in atto : Sportello Unico delle attività Produttive, Unione dei Comuni della Marrucina e delle Colline Teatine.

Si riporta di seguito l'analisi S.W.O.T. eseguita nell'ambito del PIT

Punti di forza	Punti di debolezza
<ol style="list-style-type: none"> 1. presenza di attrattori culturali di valenza nazionale (Museo Nazionale Villa Frigeri) 2. Ampie zone del territorio ricadono in aree protette (Parco nazionale, SIC, Riserve regionali, ecc.); 3. Presenza di mete di visita con buoni tratti di "autenticità ed unicità" (religiose, culturali e naturali); 4. Ampia esperienza di processi partecipati per lo sviluppo sostenibile (Progettazione Integrata per lo sviluppo, Agenda 21 locale,); 5. Buona offerta di prodotti enogastronomici locali; 6. Tradizioni storiche, culturali, artigianali e gastronomiche. 7. Presenza di un alto numero di seconde case; 8. Presenza del bacino turistico della Maielletta; 9. Buona dotazione di ricettività alberghiera lungo la costa 10. Compresenza dei prodotti turistici Mare e Montagna 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Spopolamento delle zone interne; 2. Spopolamento delle aree interne 3. Scarsa attrattività e qualità nella gestione delle mete di visita; 4. Ridotta attrattività e basso livello di cura dei contesti abitativi; 5. Ridotta conoscenza da parte degli operatori turistici degli attrattori territoriali; 6. Basso livello delle competenze degli operatori turistici; 7. Carenza di organizzazione nella ricettività extralberghiera, agrituristica e delle seconde case; 8. Ridotta produzione di energie da fonti alternative. 9. Mancanza di attività realizzate in rete tra gli operatori locali; 10. Assenza di un sistema informativo territoriale unitario per il turismo e tempo libero; 11. Carenza organizzativa in un sistema integrato dei prodotti turistici Mare e Montagna. 12. Carenza di politiche di contenimento dell'inquinamento ambientale.
Opportunità	Minacce
<ol style="list-style-type: none"> 1. Incremento della domanda nazionale ed internazionale del turismo naturale e culturale e più in generale dei cosiddetti "turismi"; 2. Tendenziale aumento della domanda di ricettività extra alberghiera; 3. Presenza di grandi bacini di prossimità e forte crescita del turismo di prossimità; 4. Secondo tutti gli scenari di settore, i tassi di crescita dei volumi di domanda di turismo risultano forti, stabili e costanti nel medio e nel lungo periodo; 5. Forte segmentazione e sempre più articolazione della domanda (per reddito, generazioni, livelli di istruzione, luogo di residenza, abitudini di consumo, ecc.). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fuga dei cervelli e di figure professionali che potrebbero supportare il settore del turismo; 2. Perdita di competitività dell'offerta ricettiva; 3. Forte concorrenzialità di altri bacini turistici consolidati, avviati attraverso una politica programmatica che ha prodotto risultati positivi; 4. Nuovi competitor internazionali possono contare su prodotti e servizi di qualità innovativi. 5. Rischio di insediamenti in contrasto con le strategie di valorizzazione turistica. 6. Rischio di depauperamento delle risorse naturali.

¹⁶ Cfr, Sito della provincia di Chieti/PIT/Pit Chieti/Analisi socio economica

3. . Pianificazione e programmazione a scala sovralocale

La programmazione regionale

Documento di Programmazione Economica e Finanziaria Regionale 2009-2011, Piano Regionale di Sviluppo e Quadro Regionale di Riferimento

Il Documento di programmazione economica e finanziaria regionale 2009-2011 (DPEFR 2009-2011) sottolinea come in Abruzzo, lo sviluppo industriale ed economico non sia stato accompagnato da un'adeguata pianificazione e realizzazione delle infrastrutture. Gli assi di comunicazione strategica sono da anni in fase di realizzazione, mentre numerosi sono i progetti legati allo sviluppo delle reti viarie ancora bloccati o non ancora esecutivi. Auspica la realizzazione delle grosse infrastrutture viarie, marittime e portuali ed assegna priorità a:

- realizzazione e al completamento della viabilità strategica (indicata nella SS16, SS652 Fondo Valle Sangro, SS Rieti-L'Aquila-Navelli, Pedemontana Abruzzo-Marche);
- potenziamento del Porto di Ortona (Casello Autostrada del mare);
- potenziamento della ferrovia Roma-Pescara, nonché alla realizzazione del IV Lotto della Teramo-mare, delle varianti cittadine e del raddoppio della ferrovia Pescara-Ortona.

Tra le azioni programmate nell'ambito dell'obiettivo "Efficienza dei sistemi insediativi" il Quadro regionale di riferimento (QRR) - lo strumento che esplicita e definisce le componenti territoriali del Piano regionale di sviluppo - pone la razionalizzazione e il potenziamento della portualità regionale. L'azione concorre al raggiungimento dell'obiettivo specifico "potenziare le infrastrutture di accesso a lunga distanza" insieme al potenziamento dell'aeroporto di Pescara, alla realizzazione di interporti, centri merci e autoporti. Ancora con riferimento ad Ortona e al suo territorio, il QRR ha tra gli obiettivi specifici che concorrono al raggiungimento dell'obiettivo "qualità ambientale" la tutela e la valorizzazione della costa teatina per la quale si rimanda alla definizione di un progetto speciale territoriale (cfr art. 21 delle norme del QRR) comprendente la parte sud del litorale abruzzese poco urbanizzata compresa tra il fiume Foro e San Salvo.

La bozza (06/08) di Piano regionale di sviluppo (PRS) classifica l'area di Chieti-Ortona come parte del sistema territoriale regionale "Costa e collina litoranea" (Adriatico) ed ambito di industrializzazione diffusa, caratterizzato da integrazione tra industria (PMI), agricoltura e turismo, da un livello di sviluppo medio alto che ha punti deboli nella fragilità strutturale delle PMI e nelle infrastrutture.

In materia di trasporti vede l'Abruzzo come regione di cerniera fra Tirreno ed Adriatico/Balcani/Medio Oriente e propone per lo sviluppo regionale due principali linee strategiche:

1) potenziamento dei collegamenti ferroviari di scala nazionale in quanto, recita la bozza, i nodi di collegamento internazionali presenti sul territorio regionale (Interporto della Val Pescara, Aeroporto d'Abruzzo, Porto di Pescara e Porto di Ortona) per essere valorizzati necessitano di un adeguato raccordo alla rete ferroviaria nazionale. Centrale risulta pertanto il potenziamento

del collegamento ferroviario est – ovest (Roma-Pescara), attraverso la valorizzazione dell'opportunità di individuare un nodo per l'interscambio tra l'Abruzzo ed il Lazio, il miglioramento della infrastruttura ferroviaria regionale nei tratti a più intensa utilizzazione, costituiti dai terminali est (Sulmona – Pescara) e ovest (Avezzano – Roma) e il potenziamento del collegamento merci tra l'Interporto e il Porto di Ortona;

2) completamento/potenziamento di nodi già presenti sul territorio della Regione Abruzzo, di rilevanza nazionale e internazionale, fra cui prioritariamente: potenziamento del Porto di Ortona, attraverso la realizzazione delle opere necessarie a potenziarne la fruibilità commerciale, valorizzando gli investimenti a tal fine già attuati o in corso di realizzazione nell'ambito dell'APQ Abruzzo PO–Porti (Interventi DT-01, DT-02, DT-03 e DT-04) ed in primo luogo attraverso il completamento del prolungamento della nuova banchina commerciale (Intervento DT-01 già in corso di conclusione); potenziamento e messa a norma dell'Aeroporto d'Abruzzo; completamento dell'Interporto della Val Pescara con relativo collegamento con l'Asse attrezzato Chieti-Pescara e con il raccordo autostradale Chieti-Pescara.

POR FESR Abruzzo 2007-2013

Obiettivo generale del Programma operativo regionale (POR) Fesr 2007-2013 - lo strumento finanziario di programmazione regionale del fondo strutturale dell'unione Europea - è quello di “Promuovere l'innovazione del sistema produttivo e l'attrattività del territorio per meglio competere sui mercati globali”, l'obiettivo si articola nei quattro assi “ricerca e innovazione”, “energia”, “società dell'innovazione” e “sviluppo del territorio”. L'obiettivo specifico del IV asse, sviluppo del territorio, è la promozione “dell'attrattività e della competitività del territorio regionale attraverso politiche volte alla riduzione degli squilibri territoriali, a custodire e migliorare il capitale naturale e al miglioramento della qualità della vita delle aree urbane e delle zone di montagna”; in termini operativi si ha le seguente declinazione dell'obiettivo specifico:

- promozione dello sviluppo delle quattro città capoluogo di provincia;
- sostegno allo sviluppo delle aree montane attraverso la promozione del turismo sostenibile;
- attuazione di piani e programmi volti a prevenire i rischi naturali;
- bonifica delle aree contaminate.

Tra le attività, il sostegno ai Programmi Integrati di Sviluppo Urbano (PISU) e la promozione di interventi connessi con la mobilità urbana.

Piano Regionale Integrato dei Trasporti

Il Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT) (in corso di redazione) per il trasporto marittimo in riferimento al futuro ed atteso ruolo del Corridoio Adriatico nel contesto delle reti di trasporto transeuropee, profila per la portualità della Regione Abruzzo un ruolo primario di sponda per i collegamenti diretti con le regioni balcaniche, la Grecia, la Turchia ed il Medio Oriente, e di feeder per i porti di Gioia Tauro e di Taranto.

Il porto di Ortona è classificato come "porto locale" di interesse regionale, considerato in ragione sia del contributo che può portare allo sviluppo economico delle zone di insediamento manifatturiero limitrofe, sia della necessità di rendere funzionale il legame con il vicino Interporto di Manoppello nella logica di organizzazione reticolare integrata per la mobilità e la logistica regionale delle merci. Secondo il PRIT lo sviluppo portuale deve considerare l'inserimento di Ortona nei traffici previsti nel tratto di costa che intercorre tra Ancona ed i porti pugliesi al servizio di uno sviluppo industriale regionale ormai significativo anche su scala nazionale. Una ulteriore possibilità proposta dal piano è costituita dall'insediamento di linee transadriatiche a breve distanza per passeggeri, da gestire con mezzi veloci di ridotta dimensione. Il Porto di Ortona, inoltre, potrebbe veder crescere il proprio ruolo ed il proprio mercato nel settore del trasporto container soprattutto come collegamento feeder con il mar Mediterraneo ed il mar Nero e i porti hub di Taranto e Gioia Tauro.

Piano regionale paesistico

Il nuovo "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio", Dlgs. n. 42 del 22 .01.2004, prevede l'obbligo per le Regioni che hanno già il Piano regionale paesistico (PRP) vigente, di verificarlo ed adeguarlo alle nuove indicazioni dettate dallo stesso decreto. La principale novità introdotta dal Codice è l'estensione del PRP all'intero territorio regionale ed il contenuto descrittivo, prescrittivo e propositivo. Il nuovo PRP deve, in funzione dei diversi valori paesistici riconosciuti, attribuire a ciascun ambito, obiettivi di qualità paesaggistica, in coerenza con i principi stabiliti e sottoscritti dalle Regioni nella Convenzione Europea per il Paesaggio.

La regione Abruzzo ha in corso l'adeguamento del piano approvato dal consiglio regionale nel marzo 1990 (atto 141/21).

Nel PRP vigente Ortona appartiene all'ambito paesistico costiero della "Costa Teatina"; nel territorio di Ortona il PRP individua ambiti rientranti nelle categorie di tutela A (conservazione) per alcuni tratti di costa e per la rupe del castello, C (trasformazione condivisa) e D (trasformazione a regime ordinario) per il territorio.

In particolare per quanto riguarda le zone A, conservazione integrale (A1) e conservazione parziale (A2 e A3), gli elementi territoriali classificati come zona A1 (zone a più elevato valore naturalistico e percettivo e con il più alto grado di integrità sul territorio e quindi di maggiore fragilità ambientale) nel territorio di Ortona sono:

- Scogliere di Torremucchia e Punta Lunga e spazio di mare antistante
- Scogliere dell'Acquabella, foce del fiume Moro e spazio di mare antistante

Gli usi compatibili hanno come scopo la conservazione dell'ambiente naturale nella sua integrità e dell'equilibrio naturale della zona stessa. Considerata la loro rarità naturalistica e l'elevata vulnerabilità le zone A1 della costa Teatina sono considerate "aree di particolare complessità" per le quali gli interventi previsti e le prescrizioni d'uso vanno attuati attraverso Piani di dettaglio (art. 46 NTA PRP).

Le zone A2 (zone ad elevato valore naturalistico e/o percettivo con un certo grado di compromissione del territorio ed in cui è necessario conservare l'attuale equilibrio ecologico ed ambientale) si distinguono in a) ambiti ripariali e b) fasce litoranee.

Tra gli ambiti ripariali rientrano la vegetazione ripariale lungo il corso del fiume Moro, del fiume Foro e del fosso Chiomera, la vegetazione di boschi ripariali in prossimità del Cimitero Canadese e la macchia Mediterranea in località Foro; per le fasce litoranee le scogliere e litorale da Torre Mucchia alla foce del Foro ed il litorale dalla foce del Foro al confine comunale di Francavilla.

L'art. 49 delle NT del PRP in merito agli usi consentiti in tali aree recita: «Nella Subzona 2 della Costa Teatina sono fatti salvi, ove previsti negli strumenti urbanistici comunali, i dispositivi di ampliamento "una tantum". I cambi di destinazione d'uso sono consentiti da uso agricolo residenziale ad uso agrituristico e ricettivo turistico. Per i manufatti edilizi abbandonati (a qualsiasi uso originariamente destinati) é consentito il loro riuso a fini ricettivo-turistici.

Gli usi tecnologici, limitatamente alla realizzazione di cabine, elettrodotti, metanodotti, strade ed impianti a rete di interesse sovracomunale, sono consentiti previa verifica di compatibilità ai sensi del precedente art. 6 [Aree di particolare complessità e piani di dettaglio] [...]

Le zone A2 della Costa Teatina in particolare per la vulnerabilità che le caratterizza potranno essere oggetto di apposito progetto di recupero ambientale di iniziativa regionale ai sensi dell'art. 6 Titolo I.»

Vi sono poi le Zone A3 (beni culturali, ambientali, elementi accessori del paesaggio sottoposti a tutela speciale) «individuati nella Tavola di Piano della Costa Teatina (TAV. B) le aree ed i beni da sottoporre a tutela speciale.»



Figura 6 Estratto PRP (elab. 2004)