



REGIONE ABRUZZO COMUNE DI ORTONA



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

PIANO REGOLATORE PORTUALE 2010



CAPITANERIA DI PORTO DI ORTONA

Titolo elaborato :

ASPETTI URBANISTICI

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

Dott. Ing. Nicola PASQUINI

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

PROVVEDITORATO INTERREGIONALE ALLE OPERE PUBBLICHE PER IL LAZIO, ABRUZZO E SARDEGNA

UFFICIO 7 - OPERE MARITTIME

Progettisti:

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

Collaboratori alla progettazione:

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

Gruppo specialistico di supporto alla progettazione:

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

Elaborato:

S8

	Set. 2010	0	Emissione
--	-----------	---	-----------

Rif. Dis.	Data	Rev.	DESCRIZIONE
-----------	------	------	-------------

SOMMARIO

1. INTRODUZIONE	4
2. IL QUADRO NORMATIVO E IL CONTESTO TERRITORIALE	6
IL QUADRO NORMATIVO	6
IL CONTESTO TERRITORIALE	7
CARATTERI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI	8
LA CITTÀ ED IL PORTO	14
LA CITTÀ	14
IL PORTO	16
RELAZIONE CITTÀ/PORTO	18
DEMOGRAFIA E ASPETTI SOCIOECONOMICI	21
CONTESTO SOCIO ECONOMICO	24
3. . PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE A SCALA SOVRALocale	27
LA PROGRAMMAZIONE REGIONALE	27
DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E FINANZIARIA REGIONALE 2009-2011, PIANO REGIONALE DI SVILUPPO E QUADRO REGIONALE DI RIFERIMENTO	27
POR FESR ABRUZZO 2007-2013	28
PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI	28
PIANO REGIONALE PAESISTICO	29
PIANO DEL DEMANIO MARITTIMO REGIONALE	31
PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)	31
PIANO REGIONALE TRIENNALE DI TUTELA E RISANAMENTO AMBIENTALE 2006-2008	33
LA PROGRAMMAZIONE PROVINCIALE	34
PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE	34
PROGETTO INTEGRATO TERRITORIALE (PIT)	35
LA PIANIFICAZIONE INTERCOMUNALE: IL PIANO STRATEGICO FRANCAVILLA-ORTONA	37
IL PROGETTO SEA BRIDGE	39
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE COMUNALE	40
IL PIANO REGOLATORE	40
PIANO DEL DEMANIO MARITTIMO	43
LO STUDIO DI FATTIBILITÀ PER LA COSTITUZIONE DELLA STU	43

5. IL NUOVO PORTO E GLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE **46**

GLI AMBITI DI TRASFORMAZIONE	49
A- LIDO SARECENI ED AREA EX FORNACI	49
B -VIA DELLA CERVANA	50
C- AMBITO FERROVIARIO	51
D- FARO E RIONE MARINA.	51
E- PARCO DEL COLLE	52

1. Introduzione

Ortona è cittadina dalle origini antiche come il suo porto. Oggi il porto di Ortona è classificato dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti come porto locale di interesse regionale con attività commerciali, pesca, cantieristica e turismo nautico.

La relazione tra porto e città si presenta oggi come problematica, per ragioni di diverso tipo:

- la separazione dovuta all'orografia: tra la città alta, con gli storici quartieri di Terravecchia e Terranuova, e il porto vi sono le pendici, a tratti ripide ed instabili, del Colle Costantinopoli e del versante del Castello Aragonese;
- la separazione dovuta alla presenza di infrastrutture: la linea ferroviaria Adriatica e la via della Cervana utilizzata sia per la mobilità urbana che per il traffico merci da e per il porto;
- la presenza di immobili dismessi e di situazioni di degrado;
- la natura stessa del porto, una grande infrastruttura che è nodo di un sistema ben più ampio di quello definito dalla città che lo ospita.

Dunque il nuovo PRP, come d'altro canto prevede la normativa, deve toccare due dimensioni: quella dello sviluppo del ruolo dell'infrastruttura e quella della riqualificazione della relazione tra porto e città.

Da un lato, i documenti presi in considerazione (a cominciare dagli strumenti della programmazione regionale) e le stesse posizioni degli attori rilevanti delle politiche di sviluppo del porto sono concordi nel ritenere che tale infrastruttura ha elevate potenzialità di sviluppo ma necessita di interventi, sia da un punto di vista degli aspetti marittimi e navigazionali (tra i quali la creazione dell'avamposto, difesa dal moto ondoso da nord), sia di organizzazione degli spazi a terra.

Con il nuovo PRP, il porto di Ortona avrà una nuova organizzazione degli spazi che vede la concentrazione delle attività commerciali nella parte a nord e la sistemazione delle funzioni turistiche e di pesca verso sud in prossimità del Lido Saraceni.

Dall'altro, la redazione del nuovo PRP è occasione per lo sviluppo di una nuova relazione città/porto che può partire accostando i temi dello sviluppo locale, della tutela e valorizzazione dell'ambiente e risorse locali, della qualità urbana e dell'accessibilità ai luoghi, agli spazi che più di altri saranno investiti dagli sviluppi della nuova realtà portuale. Sarà in questi ambiti - esterni al "sotto-ambito portuale" in senso stretto ovvero al porto-operativo con le «aree portuali propriamente dette, strettamente interconnesse alle funzioni portuali primarie (ormeggio delle navi: carico e scarico delle merci; stoccaggio in magazzini e/o piazzali; servizi portuali, ecc.) a cui riconoscere propria identità ed autonomia¹» - che il nuovo PRP, d'intesa con l'amministrazione comunale, intende costruire la "interazione città-porto" quello "spazio" che, come recitano le linee guida, «comprende gli innesti e gli affacci urbani rivolti a collegare il

¹ Cfr. Linee guida per la redazione dei piani regolatori portali (art. 5 legge 84/1994)

tessuto della città con le aree portuali più permeabili e più compatibili con i flussi e le attività urbane²».

Nello specifico, condizioni per la riorganizzazione della relazione città-porto sono l'adeguamento della viabilità di accesso al porto e la previsione di un nuovo asse di ingresso da nord (dal rione Marina) dei mezzi di trasporto pesante al fine di sgravare la città dal traffico di attraversamento. Con questa previsione via della Cervana da segno che rimarca la separazione può diventare spazio restituito ad uso urbano, ambito di costruzione del rapporto tra il porto e la città.

Il presente documento costituisce la parte di inquadramento urbanistico del nuovo PRP e si articola in tre parti principali:

1. inquadramento territoriale e stato di fatto. In questa sezione viene data una panoramica della città di Ortona dal punto di vista localizzativo, quindi di individuazione del nodo porto nella rete più ampia, demografico e socio economico, ambientale e paesaggistico e delle principali caratteristiche della città e del porto attuali ;
2. quadro della pianificazione e programmazione a scala sovralocale e comunale. La rassegna prende in considerazione i diversi strumenti con attenzione maggiore a quelli parti relative o con attinenza all'ambito di Ortona e alla portualità;
3. il nuovo PRP e gli ambiti di trasformazione della città. E' la parte nella quale si affronta la questione della relazione città/porto e si individuano gli ambiti entro i quali tale relazione potrebbe meglio esprimersi. Si tratta di ambiti con ruoli e funzioni differenti alcuni legati ai punti di innesto delle nuove infrastrutture per migliorare l'accessibilità al porto, altri legati a processi di riqualificazione fisica e funzionale di parti di città per i quali si offrono spunti progettuali che dovranno necessariamente essere sottoposti a progettazione di dettaglio.

I contenuti sono tratti dalla documentazione (relazioni, cartografia, ecc.) inerenti gli strumenti di programmazione e pianificazione regionali e locali. Si ricorda in particolare lo studio di fattibilità per la società di trasformazione urbana per la riqualificazione del porto redatto nel 2005 (sdf STU) che costituisce uno dei riferimenti più importanti nel complessivo lavoro di redazione del nuovo PRP.

Per la redazione degli elaborati grafici allegati alla presente relazione la Dott.sa Ivana PEDERIVA si è avvalsa della collaborazione dell'Arch. Caterina GFELLER.

² Idem

2. Il quadro normativo e il contesto territoriale³

Il quadro normativo

La legge 84/1994 “disciplina l’ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all’aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all’adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti” (art.1, finalità della legge, L.84/94). L’articolo 5 della legge ha come oggetto il piano regolatore portuale (PRP) e stabilisce per tutti i porti, ad esclusione di quelli con destinazione solo turistica, l’obbligo di dotarsi di un PRP da intendersi come strumento strutturale attraverso il quale definire l’ambito e l’assetto complessivo del porto e non solo come programma di opere marittime ed infrastrutturali: “Nei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III ⁴[...] l’ambito e l’assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all’attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione delle aree interessate”. L’articolo 5 prosegue definendo il rapporto che debba esistere tra il PRP ed il resto della strumentazione urbanistica recitando che le “previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti”.

Le linee guida per la redazione dei PRP, redatte nel 2003 da un gruppo di lavoro istituito presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici coordinato dal Dott. Ing. Emilio Baroncini e dal Dott. Arch. Annamaria Tatò e composto da diverse figure professionali tra le quali l’ing. Alberto Noli coordinatore tecnico-scientifico del gruppo specialistico di supporto alla progettazione del nuovo PRP di Ortona, collocano la “richiesta di uno strumento diverso nei contenuti, nelle finalità e nei modi operativi” in una fase “di avanzata riorganizzazione del trasporto marittimo” e dei porti:

«Da un lato, da mare: una progressiva crescita quantitativa e qualitativa della domanda di trasporto; lo sviluppo del traffico container; l’incremento dimensionale delle navi; la redistribuzione dei traffici rispetto alle rotte principali, con la localizzazione del transhipment in pochi scali principali e la diffusione dei servizi "feeder"; l’automazione sempre più spinta nella gestione (fisica, amministrativa e doganale) dei contenitori; una forte concorrenza nella qualità dei servizi e nel costo delle operazioni portuali; l’affermazione infine, nella gestione dei terminal container, di un gruppo ristretto di società multinazionali in grado di controllare gran parte del mercato.

Dall’altro lato, da terra: un porto inteso non più come scalo terminale, ma nodo di una rete intermodale complessa, estesa all’intero territorio circostante e comprendente i servizi, le professionalità e le qualità insediative e ambientali del sistema urbano circostante.»

³ Si rimanda anche agli elaborati specifici del PRP, in particolare per gli aspetti inerenti la viabilità ed il sistema dei trasporti, e allo Studio di fattibilità della STU per la riqualificazione dell’area portuale redatto dalla società Ecosfera spa di Roma per conto del Comune di Ortona nel 2005

⁴ Rispettivamente i porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale, nazionale e regionale e interregionale

Le linee guida nel riconoscere al porto la sua autonomia e identità, lo descrivono come nodo complesso, articolato al suo interno in zone funzionali, connesso a sua volta con altri nodi: con la città stessa, con i nodi trasportistici distribuiti nel territorio e con le aree produttive.

La legge regionale “Norme per la conservazione, tutela, trasformazione del territorio della regione Abruzzo” n.18/83 non entra nel merito dei piani urbanistici delle città portuali lasciando così lo sviluppo del PRP alle indicazioni della legge 84/94 e delle linee guida citate che parlano anche di relazioni città/porto. «Il piano regolatore portuale deve partire da una approfondita conoscenza delle sue diverse parti funzionali e dalle loro prospettive di trasformazione nel breve e medio periodo. Ogni parte è connessa in modo diverso al territorio, ha differenti livelli di autonomia e compatibilità con le attività urbane, una diversa domanda di flessibilità e di trasformazione, un diverso modo di interagire con l'identità e la vita della città. Ci sono aree portuali che non solo esigono autonomia, ma che [...] non hanno relazioni dirette con la funzionalità e la morfologia urbana [...] Quando la città avvolge l'intero fronte portuale occorre individuare alcuni ‘innesti’, alcuni assi di penetrazione, alcuni varchi più permeabili e significativi. [...] Non è necessario recuperare alla città l'intero arco portuale, ma soltanto gli spazi di connessione significativi tra le aree portuali a maggiore vocazione urbana e i tessuti più prossimi della città; innesti, ma anche affacci, aperture della città sul porto.[...] Si propone che il [PRP] assuma il carattere di piano strutturale [...] che definisce strategicamente le diverse parti funzionali del porto, individuando il suo ambito più autonomo e specialistico, le aree di interazione con le attività urbane, le direttrici di connessioni con la città e il territorio.»

Il contesto territoriale

Ortona è situata su un promontorio che si affaccia sull'Adriatico in una posizione strategica per i traffici marittimi, il porto è connesso con l'Autostrada A14 (Ancona/Bologna- Bari) e con l'autostrada A24/A25 per Roma, dista 20 km da Pescara, 178 da Ancona, 279 da Bari, 250 da Roma. Tra le infrastrutture cui il porto è connesso: Interporto Val Pescara (Monopello – Pescara), Centro agroalimentare “la Valle della Pescara” (Cepagatti – Pescara), Centro smistamento merci della Marsica, Area industriale di Ortona e di Val di Sangro.

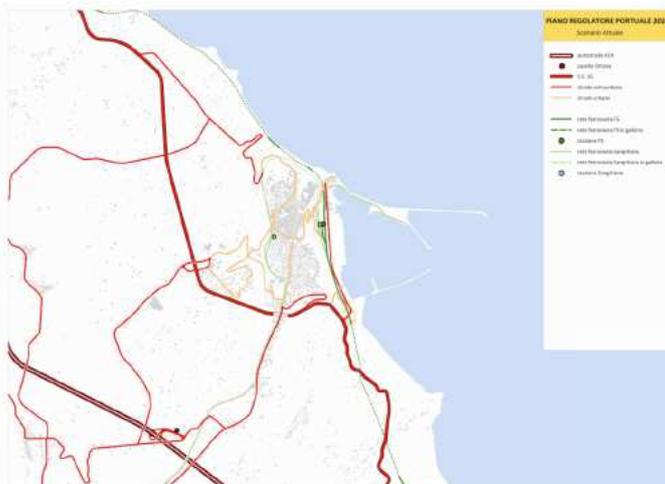


Figura 1 Principali infrastrutture viarie e ferroviarie: scenario attuale. Figura 3.3 del rapporto “Quadro della pianificazione e proposta di progetto delle infrastrutture a servizio del porto”

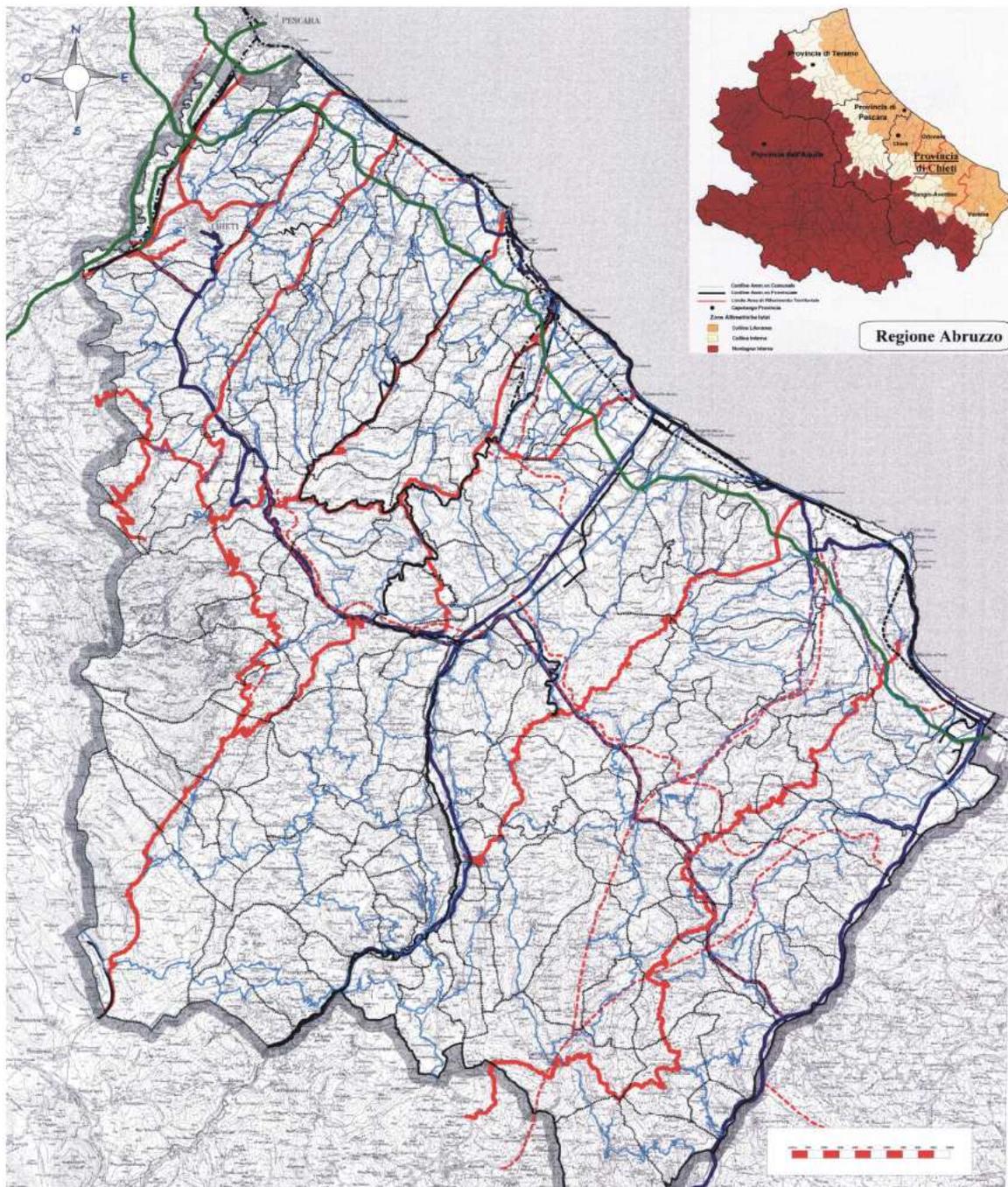


Figura 2 Estratto della tavola A1 “Carta delle infrastrutture di trasporto” (febbraio 2002) del PTCP

Caratteri ambientali e paesaggistici

«[...] Si traversa la valle ampia del Pescara, nel cui fondo si vedono le montagne del Morrone e, un poco a sinistra, oltre i primi colli, la Majella[...] poi la linea volge ad E, e ritorna al mare che riappare a sinistra, e rasenta a destra la base del Colle Pizzuto m. 90. A destra ulivi; a sinistra appare la Pineta [...] il breve arenile è piantato a vigneti che si prolungano a destra unendosi ad

altre colture, specialmente ulivi; la coltura si fa sempre più fitta e varia. Si traversa il fiume Alento [...] Si raggiunge la stazione di Francavilla a Mare m. 5; si vede il paesetto medievale e destra in alto; a sinistra è il moderno paese al mare [...] Si traversa il Fiume Foro, nel fondo della cui valle si vede la Majella, poi la linea corre a lato della carrozzabile, nel breve arenile tra la fronte dei poggi e il mare [...] la linea corre vicinissima al mare; nella fronte dei poggi si alternano tratti senza vegetazione a declivi coltivati. Si traversa il Fiume Arielli; a sinistra si vede avanzarsi un piccolo promontorio sormontato dalla Torre Mucchia: la linea lo traversa in galleria, poi esce stretta tra il colle e il mare, traversa in breve galleria la Punta Ferruccio e altre due più piccole scrivendo una curva: a sinistra appare il porticciolo di Ortona, a destra sull'alto la cittadina [...] Si vedono profilarsi in avanti e a sinistra sul mare la Punta Acquabella e la Punta Cavalluccio. Si prosegue rasente al mare e sotto la parete quasi a picco e pressoché incolta della costa⁵».

Oggi il paesaggio della costa⁶ chietina e ortonese è certamente più urbanizzato rispetto a quello descritto da TCI, ma ha mantenuto il valore paesaggistico e naturalistico dell'epoca. Il fiume Foro costituisce il naturale limite tra differenti modalità di utilizzo e fruizione della costa segnando la linea di demarcazione tra: la costa attrezzata (modello Montesilvano- Pescara-Francavilla), con elevato grado di antropizzazione e la costa naturale, dove vi è un'alternanza tra spiaggia attrezzata, spiaggia libera (per lo più con difficoltà di accessibilità) e tratti di scogliera alta e bassa (zona Riccetta e zona Acquabella). Le cause di questa discontinuità territoriale tra il sistema costiero metropolitano e la costa ortonese fanno riferimento a differenti fattori :

- lo scarso livello di accessibilità delle aree costiere, con particolare attenzione alla zona del Foro (caratterizzata dalla fitta presenza di serre e coltivazioni);
- la barriera fisica costituita dalla linea ferroviaria (frattura tra i territori costieri attraversati ed impedimento visivo e fisico all'accesso diretto alle aree demaniali);
- l'utilizzo prevalentemente rurale ed agrario dei lotti privati interclusi tra l'area demaniale e la linea ferroviaria a discapito delle potenzialità turistiche intrinseche nella costa (spiagge sabbiose di consistente profondità);
- la conformazione morfologica ed orografica del territorio, che vede la collina avvicinarsi alla costa con un infittimento delle reti infrastrutturali (strada statale Adriatica, linea ferroviaria, ecc.).

La costa ortonese ha una estensione complessiva di oltre 17 chilometri ed una superficie di oltre 33 ettari, e si caratterizza per un alternarsi di differenti contesti: tratti di costa con spiaggia sabbiosa si alternano a tratti di costa con spiaggia ciottolosa; tratti di costa antistanti le foci dei fiumi, torrenti e fossi; aree destinate all'attività portuale; tratti di costa privi di spiaggia che, per le caratteristiche intrinseche relative al ciglio delle falerie o delle cale e con instabilità dei promontori risultano non utilizzabili direttamente ai fini turistico ricreativi, se non preventivamente bonificata sotto il profilo idrogeologico con interventi mirati e con studi specifici di dettaglio.

E' del 1970 la Dichiarazione di notevole interesse pubblico ai sensi della l. 1947/1939 della zona costiera di Ortona (DM 25 marzo 1970) che, come anticipato, si caratterizza per la presenza di aree ad elevato pregio naturalistico e paesistico come le spiagge dei Ripari di

⁵ Guida d'Italia del Touring Club Italiano, Italia Meridionale, vol. I Abruzzo, Molise e Puglia. Milano 1926.

⁶ Le informazioni riportate in merito alla costa sono tratte dalla relazione generale al PDMC

Giobbe, di Torre Mucchia e di Acquabella. Il valore della costa ortonese e della costa teatina cui Ortona appartiene, ha spinto il legislatore a proporre la formazione di un Parco nazionale “Costa Teatina”⁷, ad oggi non ancora istituito; nelle more dell’istituzione del parco nazionale, la Regione Abruzzo ha emanato la legge n.5 del 2007 “Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione delle Costa Teatina” con la quale oltre ad individuare misure di tutela ambientale lungo il tratto litoraneo tra Ortona e Vasto, connesse alla dismissione delle tratte ferroviarie ha istituito il “Sistema delle aree protette della costa teatina” composto anche da riserve di nuova istituzione tra le quali, per quanto riguarda il territorio di Ortona: Punta di Acquabella e i Ripari di Giobbe.

Il contenuto, comprese le immagini, delle schede che seguono sono interamente riprese dal sito della regione <http://www.riserveabruzzo.it/>

La Riserva Naturale Punta dell’Acquabella istituita con Legge Regionale n. 5 del 30 marzo 2007 “*Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della Costa Teatina*” comprende una superficie di circa 28 ettari, compresa in una stretta fascia di vegetazione, subito dopo il porto di Ortona, fino ad un centinaio di metri, con



una striscia più sottile, a sud della sommità di Punta Acquabella, dove si può osservare l’evoluzione geomorfologica dell’imponente falesia. La riserva, inserita nel Sistema delle Aree Protette della Costa Teatina, era stata già inserita, da alcuni anni, nella proposta per l’istituzione di un Parco Nazionale. Il progetto per la tutela e la valorizzazione della costa teatina lungo il tracciato ferroviario dismesso, compreso tra Ortona e Vasto, individua un sistema di aree protette direttamente collegate e unite funzionalmente, attraverso l’ex tracciato ferroviario, con altre riserve esistenti tra le quali Punta Aderci di Vasto, il Bosco di Don Venanzio di Pollutri e la Lecceta di Torino di Sangro. La dismissione di vari chilometri di

linee ferroviarie, rappresenta oggi la vera novità per la futura realizzazione dei percorsi verdi con il recupero dei luoghi più suggestivi dell’intera regione. La legge prevede che nel lungo tratto ferroviario, tra Francavilla al Mare e il Biotopo costiero di San Salvo, sia preclusa qualsiasi attività di trasformazione del suolo diversa dalla destinazione al verde. Il progetto, più ampio del piano di una singola riserva naturale, prevede il coinvolgimento delle altre aree litoranee e collinari, con la realizzazione della pista ciclabile lungo la costa adriatica inserita nel programma “Corridoio Verde Adriatico”, di stimolo delle possibilità turistiche responsabili. La Città di Ortona, nota anche per il porto, partecipa alla valorizzazione dei beni culturali e storici-ambientali con la passeggiata Orientale, una sinuosa balconata sul mare che conduce alla Cattedrale di S. Tommaso, al Castello Aragonese e al Palazzo Farnese. A Sud di Ortona, la costa adriatica si nuove con forme nuove, movimentate dalle piccole spiagge e calette riservate, alcune nascoste, altre ampie ed accoglienti, ai bacini più grandi dove il verde limpido del mare si confonde con l’azzurro turchese del cielo che caratterizzano i toponimi come “Acqua bella” e “Capo turchino”. Dalla sommità della falesia si raggiunge facilmente la spiaggia dove l’acqua limpida lascia ammirare i fondali di sabbia e ciottoli: come la famosa caletta “Acquabella”

⁷ Art. 8 della legge n.93 del 23 marzo 2001, Disposizioni in campo ambientale

La frazione di Ortona, Ripari di Giobbe con circa 30 abitanti residenti, è localizzata sopra una costa alta, a 65 metri sul livello del mare. Immersa in un'area di pregio naturalistico la falesia rocciosa si confonde, a tratti, nella macchia mediterranea che ricopre la parete collinare, a ridosso di una cala nascosta, con la spiaggia di ciottoli bianchi e acque cristalline, raggiungibile solo a piedi o dal mare. Tutta l'area si è conservata per la difficile



accessibilità e per la notevole instabilità dei versanti più ripidi. Le numerose frane e scivolamento, sul lato della scarpata, sono aumentati nel 2006 con il crollo di alcuni tratti di falesia nei Ripari di Giobbe ma anche in altre zone del litorale teatino da Punta Mucchiola a Punta Lunga e Ferruccio, fino a Punta Aderci. Questo fenomeno di erosione ha determinato, dopo 100 anni, lo spostamento della linea ferroviaria più all'interno. Diversi chilometri di ferrovia ed alcuni brevi tratti di linee attive abbandonati, in seguito alle varianti di tracciato, sono disponibili oggi per la valorizzazione e il recupero di uno dei luoghi più suggestivi dell'intera regione. Il progetto prevede

l'attuazione della legge regionale per la tutela e valorizzazione della Costa teatina. Nel Comune di Ortona sono state istituite due riserve naturali regionali, *"Punta dell'Acquabella"* e *"Ripari di Giobbe"*, a cui si aggiunge il *"Parco delle dune"* nel litorale nord, istituito dal Consiglio Comunale nel luglio 2007. Il sistema del litorale chietino comprende una vera rete di aree naturali con 7 riserve regionali formalmente istituite, 6 siti di importanza comunitaria, un biotopo costiero con giardino mediterraneo (San Salvo), alcune aree più piccole inserite nel complesso e articolato progetto di tutela della costa (San Giovanni in Venere) e una diecina di corsi d'acqua di notevole importanza per la conservazione della biodiversità vegetale e animale (Foro, Sangro, Osento, Trigno). Del resto tutti questi luoghi erano già stati individuati dal Piano Pesistico Regionale e sottoposti a tutela e conservazione dalla Regione Abruzzo nel 1990. La Legge 431 aveva già tutelato queste zone ad elevato valore naturalistico e percettivo, con il più alto grado di integrità sul territorio e quindi di maggiore fragilità ambientale. In particolare erano state individuate le scogliere di Ortona (Torre Mucchia - Punta Lunga) con lo spazio di mare antistante, le scogliere dell'Acquabella con la foce del fiume Moro prevedendo nell'intera fascia la conservazione delle caratteristiche bioclimatiche dell'habitat e le condizioni idrobiologiche del mare idonee alla vita della fauna ittica. La Riserva regionale "Ripari di Giobbe" istituita ai sensi del comma b3, art. 2 della legge regionale 30 marzo 2007, n. 5 ricade interamente nel Comune di Ortona e comprende anche il promontorio di Torre Mucchia, complessivamente l'area è di 28 ettari. Poco più a Nord il Comune di Ortona ha istituito un piccolo Parco Dunale in un tratto di costa lungo circa 1700 m, compreso tra la linea di battigia e il tracciato ferroviario dove è conservata una parte della successione vegetale, tipica delle dune sabbiose. La successione vegetale presente ad Ortona è importante per la rarità delle comunità psammofile scomparse quasi ovunque lungo la costa abruzzese, perché distrutte (spianate e ripulite) e ridotte a "deserti sabbiosi", secondo un modello turistico-balneare, che non risponde più a quelle esigenze di salubrità e tutela ecologica.

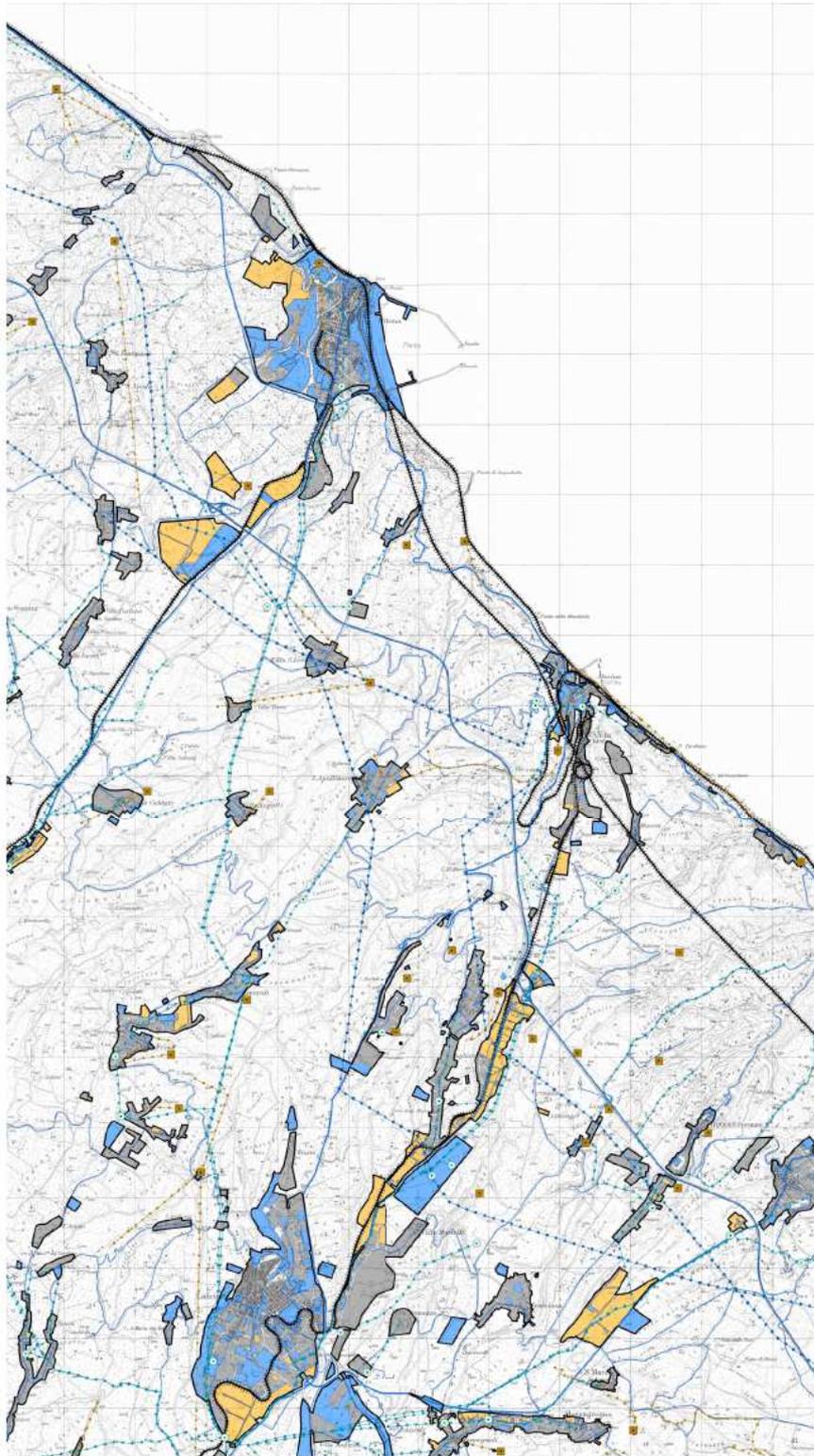


Figura 3 Estratto della tavola 'Armatatura urbana e territoriale' (fg 362 ovest) PRP 2009 – In grigio i centri storici e le aree residenziali, in azzurro i servizi e le attrezzature, in giallo le aree produttive

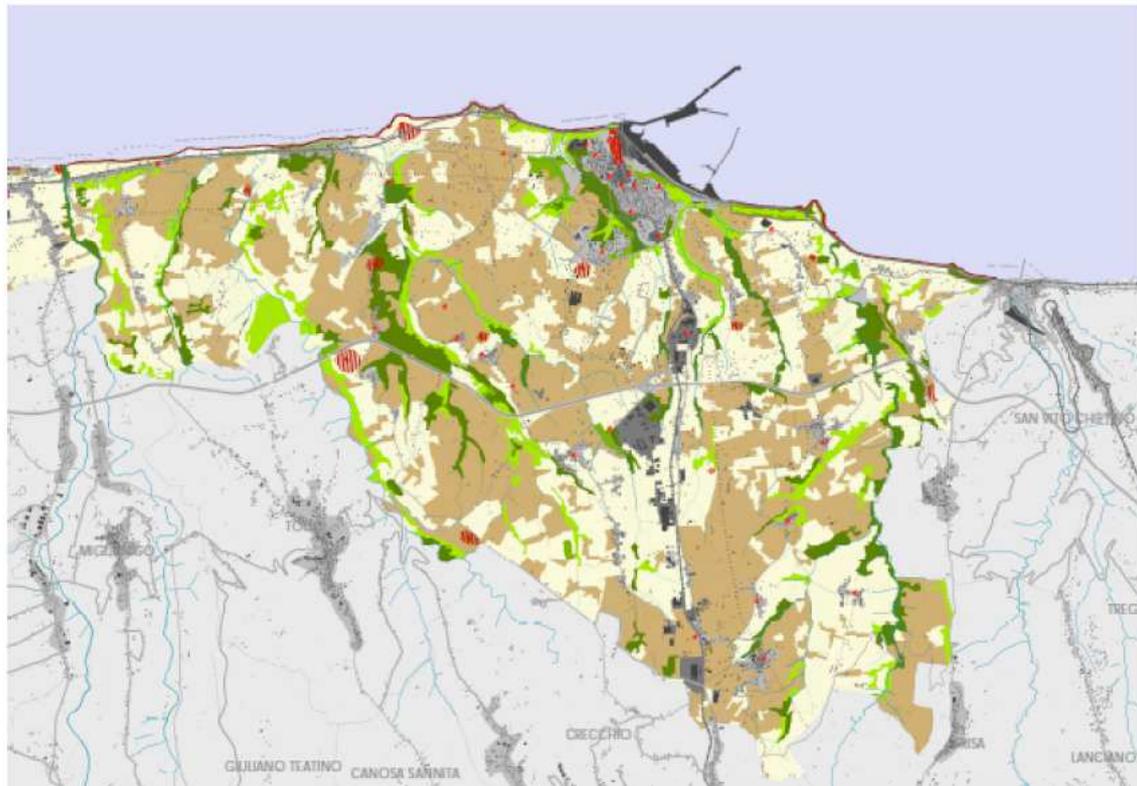


Figura 4 Estratto tavola del Piano strategico Francavilla-Ortona “Carta del valori”

La città ed il porto

La città

«Fuori dalla stazione è la stazioncina Marina Ortona della ferrovia secondaria per Lanciano; a sinistra l'ingresso alla Funicolare Rapini, che porta in città al Palazzo Eden (corse ogni 5m, servizio di ristorazione); a destra si trova un sovrappassaggio al quale si sale per scala, quindi per gradinata si raggiunge Ortona a Mare m. 68, ab. 8124 [...], cittadina di molta attività commerciale [...] Antica città dei Frentani, poi municipio romano col nome di Ortona Augusta, decadde nell'alto medioevo, fu incendiata dal conte Goffredo normanno, risorse sotto gli Svevi grazie alle immunità accordate da Arrigo VI e da Federico II per l'abilità degli abitanti nella costruzione delle navi. Nel 1412 ebbe il diritto di zecca e coniò moneta propria; passo poi in feudo a Gioacchino Caldora che la cinse di mura che resistettero lungo il tempo all'assedio di Alfonso D'Aragona (1442), quindi, nella lotta tra Aragonesi e Veneziani, fu presa degli ultimi e in parte distrutta. Re Alfonso ricostruì subito il castello e concesse ad Ortona la proprietà esclusiva del porto di S.Vito contestatole da Lanciano. Nel 1528 fu presa da A. Ricci luogotenente del Lautrec, e saccheggiata; nel 1566 l'incendiò Paly Pascià. Nel 1582 passò a Margherita D'Austria e quindi ai Farnese e nel '700 ai Borboni. La città fu più volte devastata dai terremoti (1456, 1506, 1782, 1818). [...] Salendo dalla Marina si raggiunge la Piazza Municipio, dopo rasentato a destra il Palazzo Farnese, cominciato per ordine di Margherita D'Austria nel 1584 su disegno di Gioacchino della Porta e rimasto incompiuto. La piazza è traversata dal Corso Vittorio Emanuele. Seguendone il tratto a destra si trova, a destra, la chiesa di S. Francesco, che ha nel fianco sinistro resti romanici (portale e monofore), quindi a sinistra la Cattedrale, ricostruita nel 1127, ma rimaneggiata. [...] All'estremità del corso, di fronte, il Castello quadrilatero, con torrioni cilindrici angolari, ricostruito nel 1452 da Alfonso D'Aragona [...] di qui bellissima vista del mare sottoposto. Seguendo il corso dal lato opposto, poi, all'estremità voltando a destra, si raggiunge la stazione Ortona Città della ferrovia Sangritana⁸»

L'ultimazione della tratta ferroviaria Ortona-Foggia nella seconda metà del XIX secolo diede impulso alla vocazione e allo sviluppo turistico della cittadina che vede infatti sorgere i primi stabilimenti balneari in quegli anni.

Durante la Prima Guerra Mondiale la città fu bombardata da navi da guerra austriache; ma è nella seconda Guerra che Ortona è teatro di una delle più cruente battaglie tra le truppe degli alleati e quelle tedesche che causò circa 3.000 vittime e la distruzione dell'80% del patrimonio edilizio e monumentale della città: Ortona da "perla dell'adriatico" si trasformò nella "piccola Stalingrado d'Abruzzo".

Oggi Ortona si sviluppa principalmente sul promontorio sopra il porto. Lo sviluppo esterno alla cerchia muraria, oltre i quartieri storici di Terravecchia e Terranuova, risale all'ultimo dopoguerra con la realizzazione dei quartieri del Carmine a nord, verso gli antichi conventi dei Carmelitani e dei Cappuccini; di Costantinopoli, sull'omonimo colle che domina il mare, in direzione sud, verso l'ex convento dei Celestini, ora Chiesa dedicata a Santa Maria di

⁸ Guida d'Italia del Touring Club Italiano, Italia Meridionale, vol. I Abruzzo, Molise e Puglia. Milano 1926. Altre informazioni sulla città riportate nel paragrafo sono tratte dal sito <http://www.hotelortona.it>.

Costantinopoli; San Giuseppe, tra i primi insediamenti residenziali post bellici, si contraddistingue per la regolarità dell'impianto viario.

La città si è andata sviluppando anche fuori del promontorio lungo le valli che lo costeggiano o lungo gli assi di accessibilità dall'entroterra e lungo la costa verso Francavilla:

- lungo la direttrice sud-est della ex statale Maruccina e della linea ferroviaria Ortona-Guardiagrele, lungo la quale la crescita edilizia è avvenuta a ridosso delle vecchie contrade (Madonna degli Angeli, Madonna delle Grazie, San Martino) e dei nuclei di Villa Caldari. Si tratta di uno sviluppo non solo residenziale: lungo questo asse si ha infatti la localizzazione della zona industriale ed artigianale (consorzio ASI a Madonna delle Grazie, area artigianale comunale, le zone industriali di Sant'Elena, contrada Cucculo e San Martino);
- lungo la SS 16 con la contrada Fonte Grande. Negli anni settanta la città si è andata espandendo al di là delle vallate che cingono il promontorio Ortonese, con la realizzazione del nuovo quartiere residenziale Fontegrande, il nuovo ospedale e l'area destinata all'insediamento di attività commerciali e terziarie di Santa Liberata;
- lungo la costa a nord seguendo la SS. 16 verso Francavilla con la zona balneare di Lido Riccio.



Come anticipato, Terravecchia e Terranuova sono i quartieri storici di Ortona. Terravecchia costituisce il nucleo originario della città, con viuzze strette che si aprono improvvisamente su scorci di mare. Centro propulsore delle attività marinare, il quartiere si è sviluppato nel Medioevo tra la Cattedrale, il Castello Aragonese e il Palazzo Farnese (iniziato nel 1584). La parte più antica è tra il Parco Ciavocco (a sinistra del castello) e Corso Matteotti, con il caratteristico Vico Bonelli e la Torre Baglioni (XIII sec.).

Tardo-medievale, invece, è la zona compresa tra Corso Matteotti e la Passeggiata Orientale (aperta sulla Ripa Grande nel 1882, da cui si gode uno splendido panorama sul porto e sul mare) con un impianto viario a maglie leggermente più ampie attorno a via Leone Acciaiuoli su cui si affaccia il seicentesco Palazzetto de Benedictis, già dei Vesij-Castiglione e da dove inizia la scalinata dei Pescatori. L'arteria principale, oggi Corso Matteotti, si è arricchita, durante i secoli di numerosi palazzi (Corvo, Colangelo, Mignotti, Grilli-de Sanctis, ecc.).

Terranuova è l'altro rione sorto all'interno dell'antica cinta muraria, dove già dal XII secolo sorgevano edifici religiosi attorno ai quali si svilupparono successivamente piccoli borghi e contrade.

