

Le zone B «sono classificate come Zona "B" del P.R.P. quegli elementi territoriali per i quali sono risultati dalle analisi tematiche "elevati" i valori relativi agli aspetti paesaggistici percettivi, e/o agricoli, e/o naturalistici, e/o geologici, con prevalenza di valori meno elevati (medi o bassi) in taluni tematismi. La trasformabilità in tali Zone é mirata al mantenimento dell'attuale equilibrio. In rapporto all'articolazione dei valori, ed alle conseguenti modalità d'uso, la Zona B viene disaggregata nella Zona B1 e nella Zona B2, corrispondenti a subzone individuate nella cartografia di Piano.»

Le zone B1 « aree costiere in prosieguo delle fasce litoranee (zone A2) al di fuori dei perimetri urbani, interessate all'espletamento delle attività di tempo libero e turistiche connesse con la balneazione» per Ortona sono localizzate nel Litorale alla foce del Foro e tra L'Acquabella e Punta della Mucciola; le zone B2 dotate di elevati valori ambientali, si caratterizzano perché investite da edificazione sparsa e disordinata, e sono localizzate nella zona lido Riccio e nella zona litoranea in prossimità della stazione di Tollo Canosa.

Le zone C, localizzate nella Valle dell'Arielli e zone circostanti, sono quegli elementi territoriali per i quali sono risultati dalle analisi tematiche "elevati" i valori relativi agli aspetti agricoli, correlata a valori elevati o medi del tematismo percettivo e di quello geologico. La trasformazione condizionata pone specifiche condizioni alle modalità di progettazione, attuazione e gestione di specifici usi.

Piano del demanio marittimo regionale

Piano del demanio marittimo regionale (PDMR) è lo strumento regionale che concorre alla definizione e delega delle funzioni amministrative in materia di demanio marittimo ai Comuni, fissazione dei criteri e parametri per la redazione dei piani demaniali comunali, regolamentazione delle concessioni demaniali marittime ad uso turistico-ricreativo, riqualificazione dei servizi e delle strutture al servizio del turismo garantendo agli operatori turistici la possibilità di ottimizzare i propri investimenti, favorire lo sviluppo omogeneo di tutte le aree demaniali marittime destinate all'uso turistico-ricreativo, assicurare l'uso per fini sociali di parte del demanio marittimo, gestione integrata della costa, tutela ambientale e sviluppo ecosostenibile del demanio marittimo. Nelle tavole di analisi del PDMR vengono individuati tratti di costa da sottoporre a regimi di tutela e valorizzazione. Le spiagge dei Ripari di Giobbe, di Torre Mucchia e di Acquabella, sono indicata come aree a parchi e riserve.

Piano Stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico (PAI)

Piano stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico "Fenomeni gravitativi e processi erosivi" approvato con deliberazione del consiglio regionale n. 103/5 del 27 maggio 2008 individua per Ortona una pericolosità di frana molto elevata ed un rischio di frana da medio a molto elevato.

In particolare è la costa di fronte al porto ed il versante nord del castello ad avere una pericolosità di frana classificata come P3 "pericolosità molto elevata. Aree interessate da dissesti in attività o riattività stagionale".

Per quanto attiene al rischio di frana:

- la costa di fronte al porto è classificata come: *R2 rischio medio*, per il quale sono possibili danni alle infrastrutture e agli edifici che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche; *R4 rischio molto elevato* per il quale sono possibili la perdita di vite umane e lesioni gravi agli edifici ed infrastrutture, la distruzione delle attività socio economiche;
- il lato nord del castello è classificato come *R1 rischio moderato*, per il quale i danni sociali ed economici sono marginali; *R2 rischio medio*, per il quale sono possibili danni alle infrastrutture e agli edifici che non pregiudicano l'incolumità delle persone, l'agibilità degli edifici e la funzionalità delle attività economiche; *R3 rischio elevato*, per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture.

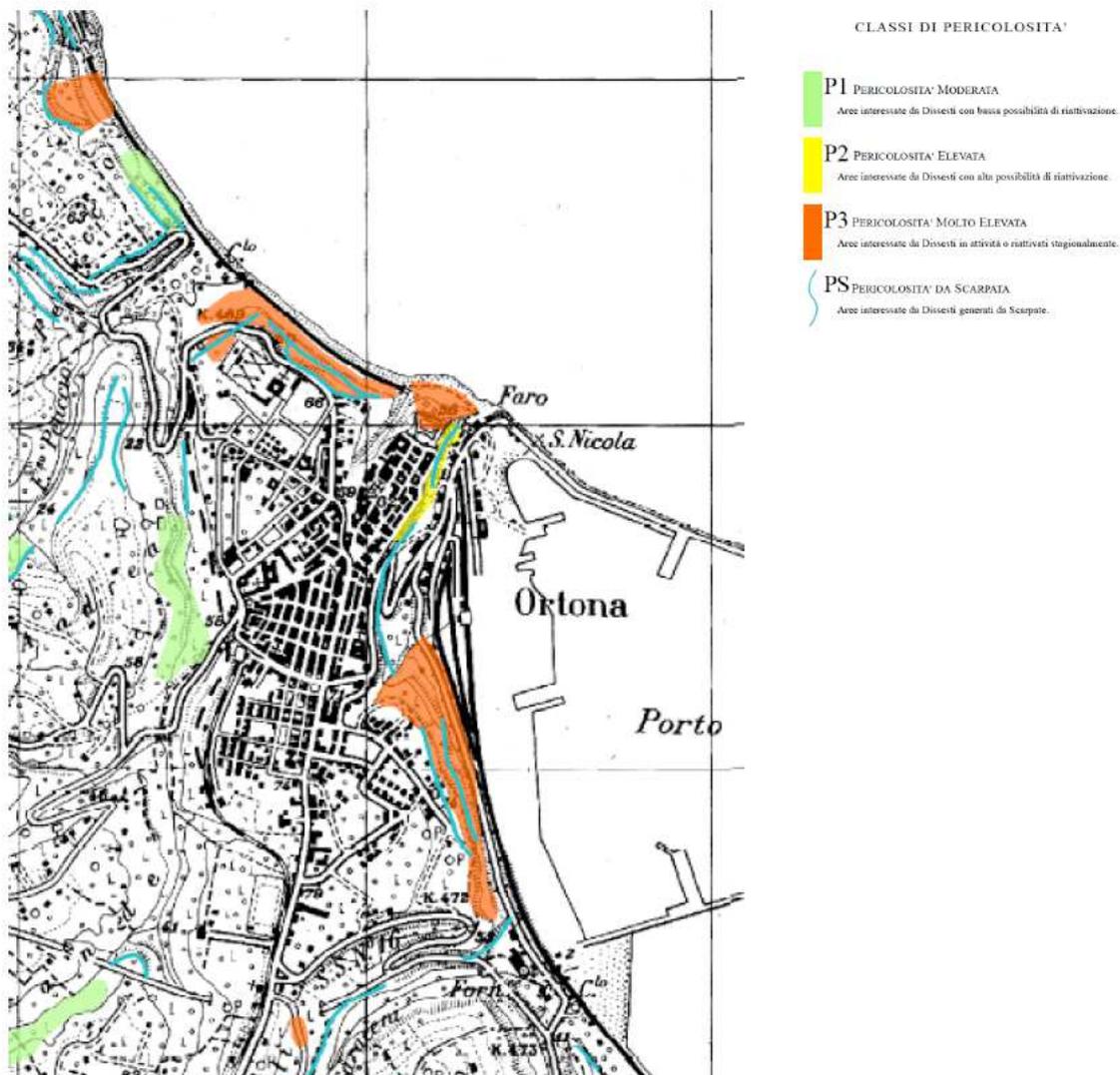


Figura 7 Estratto della tavola 'Carta della pericolosità da frana' (fg 362 ovest) PAI

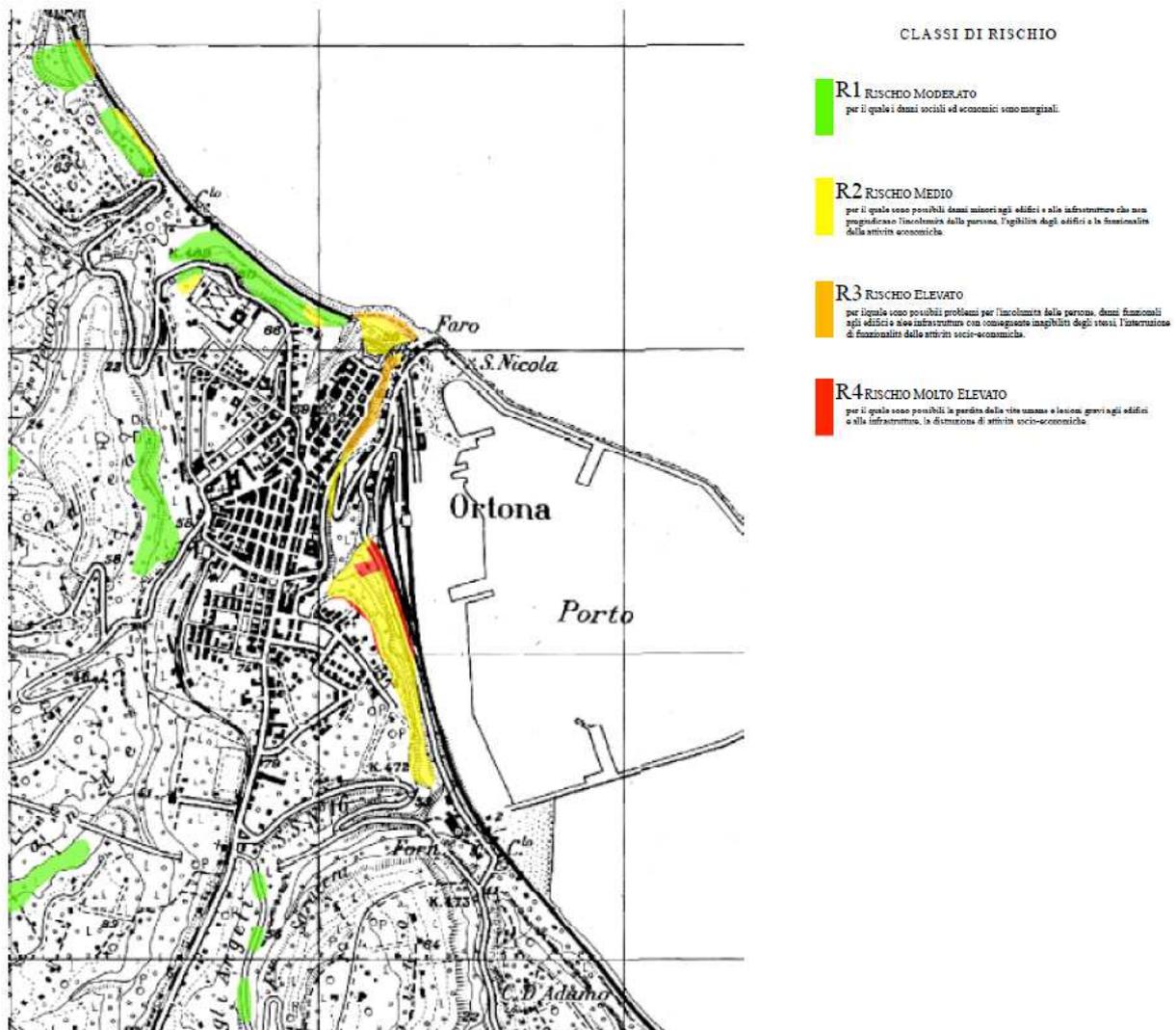


Figura 8 Estratto della tavola 'Carta del rischio da frana' (fg 362 ovest) PAI

Piano regionale triennale di tutela e risanamento ambientale 2006-2008

Il piano regionale triennale di tutela e risanamento ambientale (PRTRTA), previsto e disciplinato dall'art. 225 della LR n. 15 del 26 aprile 2004 ed approvato con delibera consiglio regionale in data 24 ottobre 2006, individua i settori di intervento nell'ambito della tutela e risanamento delle qualità dell'aria, gestione dei rifiuti, bonifica dei suoli inquinati, prevenzione degli inquinamenti fisici, sviluppo sostenibile; il PRTRTA contiene anche il quadro degli interventi, con relativa ripartizione delle risorse finanziarie e soggetti attuatori. Tra gli interventi previsti dal piano si cita in questa sede la redazione del piano provinciale di mobilità sostenibile.

La programmazione provinciale

Piano territoriale di coordinamento provinciale

Il Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) costituisce l'articolazione territoriale del QRR a livello provinciale e, tenendo conto degli obiettivi fissati dal QRR (qualità dell'ambiente, efficienza dei sistemi insediativi, sviluppo dei settori produttivi trainanti), individua le zone da sottoporre a misura di salvaguardia e tutela, fornisce le fondamentali destinazioni e norme d'uso, precisa ed articola le quantificazioni e previsioni del QRR.

Il PTCP della Provincia di Chieti individua quattro strutture territoriali di riferimento: il sistema metropolitano Chieti Pescara, la fascia costiera, la rete urbana intermedia ed il tessuto insediativo diffuso. Ortona rientra nella rete urbana intermedia e nella fascia costiera.

Per la fascia costiera e la rete urbana intermedia il PTCP propone quanto segue:

La qualità di sviluppo della Fascia costiera¹⁷

[...] siamo in presenza di un sistema complesso, piuttosto diversificato, attraversato da tensioni e sollecitazioni non trascurabili, scarsamente pianificato nel suo insieme e suscettibile di momenti effettivi di qualificazione e sviluppo. Non si può parlare, allo stato attuale, di "conurbazione" litoranea in senso proprio: il sistema ormai saldato di Pescara-Francavilla si proietta fino ad Ortona, per poi rarefarsi nel Basso Sangro e riprendere alta intensità fra Vasto e San Salvo. Le stesse attività economiche insediate sulla linea di costa si alternano fra il turismo balneare intensivo di Francavilla e Vasto Marina, le realtà portuali di Ortona e Punta Penna, il polo industriale di San Salvo e presenze non irrilevanti, ma discontinue, del sistema produttivo di piccola impresa industriale, come pure del turismo alternativo o "minore".

Né mancano residui elementi di naturalità, mentre emerge con forza il quadro di una morfologia costiera molteplice e variegata, suscettibile, peraltro, anche di più adeguati momenti di integrazione con il retroterra collinare e dei fondovalle.

Impegnative appaiono le problematiche infrastrutturali e del trasporto, sia nel rapporto con le strutture del paesaggio agrario, sia negli elementi di mobilità pendolare verso le aree urbane, oltre che nel quadro delle grandi infrastrutture autostradali e ferroviarie di scala nazionale. Anche in questo caso occorre pensare ad un modello di cooperazione istituzionale sufficientemente semplice tra Provincia e Comuni interessati, per mettere a fuoco gli elementi di un sistema di pianificazione non solo appropriato rispetto ai temi da affrontare, ma compatibile con le capacità e le risorse dei soggetti istituzionali.

Tutto ciò potrà formare oggetto di un apposito Piano della costa, indicato fra le scelte di carattere strategico nel [...] Documento di Indirizzi generali di governo.

c) Il ruolo della Rete urbana intermedia

Un terzo tema di carattere strategico è rappresentato dalla rete urbana intermedia, collocata – in parallelo e, a volte, in sovrapposizione con la fascia costiera – fra i due momenti estremi del sistema metropolitano Chieti-Pescara, da un lato, e del reticolo insediativo disperso, dall'altro: tema centrale per la pianificazione di un territorio come quello della Provincia di Chieti, che appare in equilibrio difficile fra le sue diverse componenti, pur essendosi ormai esaurita la fase

¹⁷ tratto da Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Relazione Generale del PTCP, pagg 42 e seguenti

più intensa delle grandi trasformazioni territoriali del dopoguerra.

La rete urbana intermedia, che investe centri significativi per tradizione e ruolo territoriale [...], ma anche centri minori collocati in posizioni strategiche, può svolgere un ruolo essenziale per assicurare la fornitura di servizi e attrezzature a bacini di utenza capaci di esprimere i necessari valori di soglia dimensionale. Su di essa può quindi gravitare un territorio più ampio, in rapporto alla dotazione di servizi sia di area pubblica (sistema scolastico superiore e universitario, sistema sanitario e della Pubblica Amministrazione), sia area privata (rete commerciale, sistema della logistica industriale e del trasporto, servizi alle imprese).

Una parte di queste funzioni è già oggi sviluppata dai centri di dimensione intermedia, soprattutto quelli ubicati nella fascia costiera e collinare, oltre che nel piano frentano, i quali devono alla posizione geografica un ruolo storico di centralità svolto anche in passato. Si tratta pertanto, con opportuni interventi di natura concertativa e tecnica, di ricalibrare la distribuzione di tali funzioni, da un lato, e di promuoverne l'innovazione, dall'altro, anche utilizzando le nuove opportunità assicurate dai supporti di natura telematica e dai sistemi "a rete".

Obiettivo strategico, integrato con la difesa del Tessuto insediativo diffuso, è di "attivare un importante processo di trasformazione di tutte le realtà urbane della provincia in 'città a misura d'uomo'.

Relativamente alle infrastrutture di trasporto il PTCP rileva un indice di dotazione complessivo superiore alla media del Mezzogiorno come conseguenza di un elevato sviluppo stradale a discapito della rete ferroviaria e delle infrastrutture nodali (porti, interporti, aeroporti, ecc.).

In merito ai porti il PTCP mette in relazione la scarsa utilizzazione dei porti per le merci in partenza con l'assenza di una adeguata organizzazione portuale.

Progetto integrato territoriale (PIT)

Come anticipato nell'inquadramento territoriale e stato di fatto, lo strumento dei PIT, sostenuto finanziariamente dai fondi POR FESR 2007-2013 e coordinato dalle province¹⁸, rappresenta un complesso di azioni intersettoriali, collegate tra di loro che convergono verso un comune obiettivo di sviluppo del territorio. «Con i nuovi PIT la Provincia di Chieti intende sostenere progetti per sviluppare l'attuale sistema dell'accoglienza turistica e migliorare l'attrattività del territorio, valorizzando l'autenticità e l'unicità delle risorse di identità, cultura, ambiente, elevando la qualità dei servizi offerti e adeguando le professionalità degli operatori addetti...»

Il PIT dell'ambito Chetino è stato approvato nel 2008 (delibera GR n. 1239 del 10 dicembre 2008, pubblicata sul BURA n.4 speciale del 16 gennaio 2009) ed ha come obiettivo "Creare un sistema integrato dell'accoglienza per migliorare l'attrattività del territorio, valorizzando l'autenticità e l'unicità delle risorse locali di identità, cultura e ambiente nell'ottica della qualità e della professionalità"

Il contesto territoriale di riferimento comprende 29 comuni¹⁹ localizzati lungo l'Asse Marrucino, l'area Pedemontana, la Valle del Foro, la Valle dell'Alento e l'area urbana ed

¹⁸ La provincia di Chieti coordina tre PIT: ambito Lanciano – PIT SANGRO AVENTINO; ambito Vasto – PIT TRIGNO SINELLO; ambito Chieti - PIT CHIETINO - ORTONESE

¹⁹ Si tratta dei comuni di: Ari, Arielli, Bucchianico, Canosa Sannita, Casacanditella, Casalincontrada, Chieti, Crecchio, Fara Filiorum Petri, Filetto, Francavilla al Mare, Frisa, Giuliano Teatino, Guardiagrele, Miglianico,

industriale del Comune di S. Giovanni Teatino ed interessa quasi la metà della popolazione dell'intera provincia e a circa il 13% di quella regionale. L'evoluzione si caratterizza per un preoccupante decremento della popolazione nelle aree interne con una tendenza all'urbanesimo ed in generale allo spostamento verso le zone di valle a maggiore crescita economica.

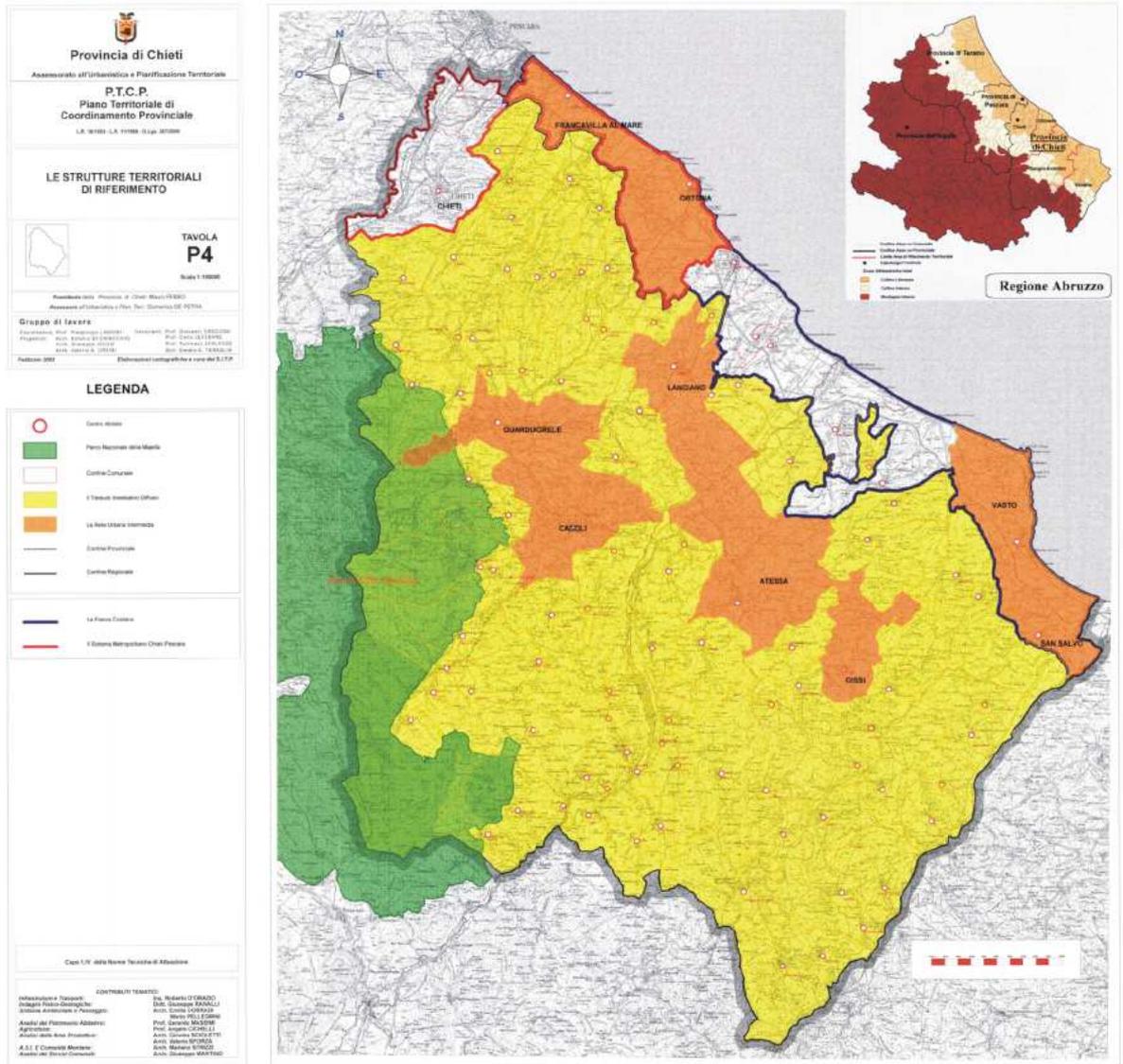


Figura 9 PTCP provincia di Chieti, Tavola P4 “Le strutture territoriali di riferimento”

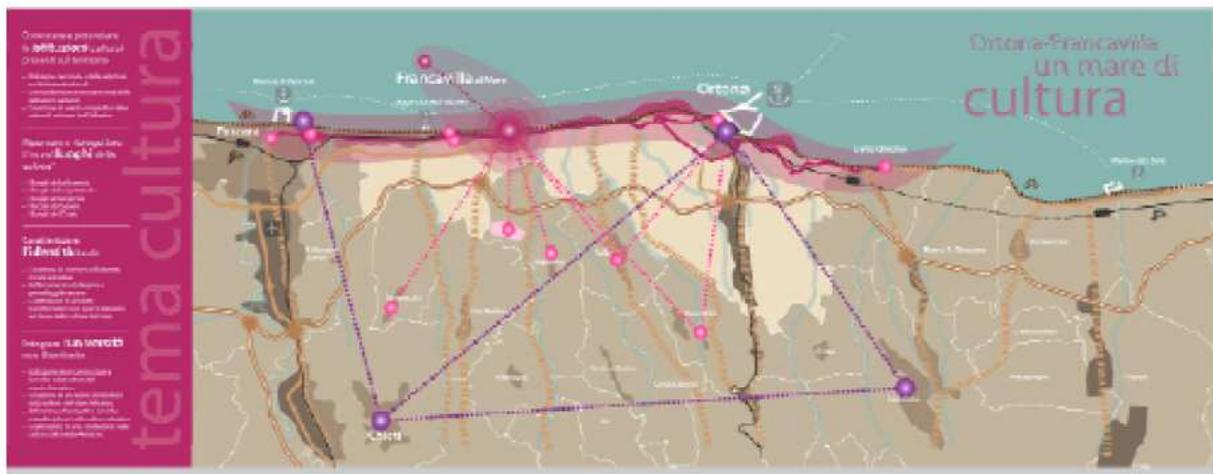
Orsogna, Ortona, Pennapiedimonte, Poggiofiorito, Pretoro, Rapino, Ripa Teatina, Roccamontepiano, San Giovanni Teatino, San Martino della marrucina, Tollo Torrevecchia Teatina, Vacri, Villamagna.

La pianificazione intercomunale: il Piano Strategico Francavilla-Ortona

Il Piano strategico Francavilla-Ortona propone una lettura della macroarea Francavilla Ortona «come terminale di un territorio retrostante che storicamente gravita sulle due strade provinciali che si innestano a pettine sulla SS 16 Adriatica (SP 649 Fondovalle Alento, SP 263 Val di Foro, SP 538 Marrucina) e la cui economia interagisce pertanto con il sistema urbano dei due centri»; parla di “tessere” del mosaico della sistema insediativo costiero, parte della città continua Adriatica e si articola in tre assi strategici:

1 – Cultura. «La macroarea si candida a diventare il distretto culturale di riferimento per l’area metropolitana Chieti-Pescara e per i contesti limitrofi nonché il Laboratorio permanente di ricerca, sperimentazione e promozione della cultura medio-adriatica». Le azioni dell’asse si dividono in azioni rivolte a:

- a) conoscere e potenziare le istituzioni culturali presenti sul territorio;
- b) ripensare e riprogettare i “nuovi luoghi della cultura”;
- c) caratterizzare l’identità locale;
- d) integrare l’università con il territorio.



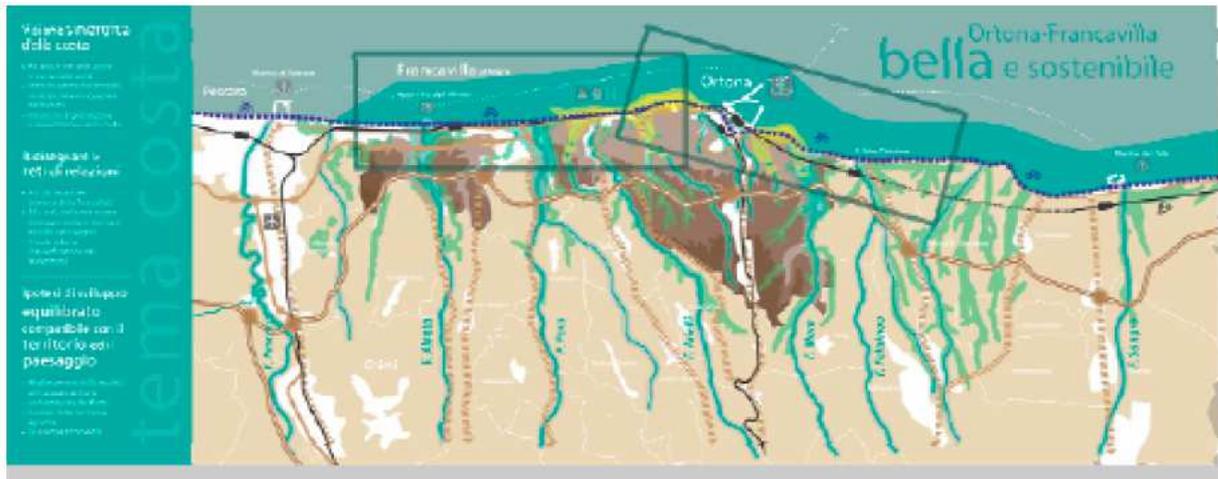
2 – Costa. «La macroarea costituisce la porta di accesso al Parco della Costa Teatina ed il nodo trasfrontaliero sull’Adriatico. Il Piano strategico si orienta a proporre un nuovo modello di sviluppo sostenibile della costa basato sul miglioramento della qualità urbana e la diversificazione e qualificazione dell’offerta turistica».

Le azioni fanno riferimento a:

- a) visione sinergica della costa (ricognizioni delle azioni in corso sulla costa, individuazione delle occasioni di valorizzazione della costa, interventi di promozione e valorizzazione della costa);
- b) ridisegno delle reti di relazioni: a scala regionale (il sistema della portualità), a scala di macroarea (interconnessione via mare-piccolo cabotaggio), a scala urbana (riqualificazione dei

waterfront). Tra le azioni rientranti in questo gruppo il piano indica: la riconnessione tra il Porto ed Ortona (funicolare), la riqualificazione di via della Cervana, il riutilizzo del patrimonio edilizio dismesso (ex fornaci, ecc.), utilizzo del tratto della Sangritana dismesso per collegare la città di Ortona alla stazione ferroviaria;

c) ipotesi di sviluppo equilibrato, compatibile con il territorio ed il paesaggio (miglioramento della qualità dell'acqua e dell'aria, la riconquista dei fiumi, il valore della memoria agricola, le energie rinnovabili).



3 - Armatura urbana – «La macroarea ha il suo naturale nodo strategico d'ingresso nell'area di confine tra Francavilla ed Ortona (Foro-Pastilli). Il piano strategico punta a ridurre le distanze fisiche e temporali interne (tra i territori della Macroarea) ed esterne (tra Macroarea e area metropolitana Chieti-Pesacera), rafforzando i legami relazionali (Armatura Urbana) e funzionali (porto-logistica)». Le azioni:

a) quadro di coerenza della rete infrastrutturale (ricognizione delle azioni in corso sulle infrastrutture, interventi di ricucitura delle reti infrastrutturali, gli assi di sviluppo ed il progetto di strada come ordinatrice delle funzioni sul territorio);

b) posizionamento della macroarea all'interno della piattaforma interregionale Tirreno-Adriatica (ridefinizione del ruolo di territorio-snodò all'interno della Euroregione adriatica, interconnessione Porto Ortona-Porto Civitavecchia (piattaforma Euromediterranea);

c) riconversione del tessuto industriale (dismissione e riconversione del tessuto industriale, consorzio ASI ed ipotesi di sviluppo, rapporto con l'insediamento diffuso della SS. Marrucina, rapporti con il PS Lanciano-Atessa e con la Val di Sangro). tra le azioni ricomprese in questo gruppo si citano: il porto di Ortona a servizio della zona industriale della Val di Sangro, l'ipotesi di una riconversione in logistica della prima zona industriale di Ortona, la riconversione delle ex fornaci in prossimità del porto di Ortona.

4. Pianificazione e programmazione comunale

Il Piano regolatore

Il Comune di Ortona nel dicembre 2007 ha adottato il nuovo piano regolatore generale (PRG), che dovrà essere approvato entro l'anno. Il nuovo PRG propone «Ortona come centro che trova il suo equilibrio sostenibile su una struttura policentrica tra attività apparentemente contrapposte che trova nel porto, nel settore vitivinicolo, nella grande industria, nel distretto Eni, nel turismo estivo e culturale religioso, nelle emergenze ambientali e paesistiche i suoi punti di forza. A livello urbanistico significa, da un lato, una visione infrastrutturale di grande respiro e, dell'altro, l'identificazione di nodi gravitazionali generatori di servizi, che risponda ad un policentrismo diffuso. Una città che sia capace di trasformarsi anche nelle sue parti cresciute secondo modelli edilizi meno qualificati, per realizzare in tutti i tessuti urbani uno standard di qualità urbanistica ottimale²⁰.»

Il PRG adottato per la zona F2 "Porto commerciale industriale" rimanda al PRP e alla normativa vigente, l'intento proposto che si evince dall'art. 39 delle NTA è quello di «tendere a potenziare, valorizzare ed ottimizzare le strutture portuali esistenti in coerenza con la pianificazione e programmazione europea (corridoio adriatico), nazionale (autostrade del mare), regionale (QRR) e provinciale (PTCP) anche per mezzo della realizzazione di grandi infrastrutture esterne alla zona portuale ma con essa funzionalmente connessa. Per tali previsioni è auspicabile una attività di copianificazione tra Comune e gli enti territorialmente interessati, eventualmente anche con il contributo di soggetti privati, al fine di ottimizzare le risorse economiche e professionali e l'integrazione con l'area urbana retrostante e più in generale con il territorio regionale».

Per le aree circostanti il porto il PRG prevede la seguente zonizzazione:

F1 parco urbano (F1.1 e F1.2). L'art. 38 delle NTA mostra come il parco urbano ai margini della città verso il mare «è concepito come un sistema unitario di verde attrezzato che si estende lungo tutto il fianco verso il mare dalla collina cui è collocata la città, si configura come scenario d'ingresso al porto e come luogo di connessione tra il mare e la città attraverso la creazione di spazi articolati ed attrezzati secondo ambiti unitari ».Sono individuate tre zone specifiche: F1.1, F1.2 e F1.3.

F1.1. riguarda la zona posta tra la SS 16 Adriatica, il Colle dei Saraceni, Colle San Donato e Colle Costantinopoli, costituisce un esempio di macchia mediterranea. Per questa zona le NTA prevedono la compatibilità di interventi volti alla realizzazione di opere di bonifica, antincendio, forestale, riforestazione, difesa del suolo, percorsi attrezzati, verde attrezzato e attrezzature all'aperto e per il tempo libero.

F1.2 corrisponde alle aree tra l'Oriente e il castello verso il porto per le quali si prevedono spazi destinati alla salvaguardia dell'ambiente ed alla fruizione per scopi ricreativi ed educativi. Oltre agli interventi previsti per la zona F1.1 è consentita la realizzazione di percorsi pedonali di valorizzazione delle fonti esterne alla cinta muraria (Fonte Peticcio, Fonte a Mare, Santa

²⁰ pag. 9 della relazione generale del PRG adottato

Caterina) e di installazioni a carattere precario di strutture funzionali (chioschi, bar, servizi igienici).

F1.3 relativa al Castello Aragonese e relativo parco, dove sono anche previsti interventi di recupero funzionale degli edifici esistenti per attività ricreative, servizio e ristorazione.

F3 parco ferroviario FF.SS., Sangritana. Le NTA (art. 40) in base a previsioni di spostamento della stazione FFSS e di dismissione del tracciato ferroviario e relative infrastrutture della ferrovia Adriatico Sangritana spa, prevedono la creazione di parchi urbani attrezzati e centri direzionali a servizio della città e del porto.

F7 attrezzature per il turismo (art 44 NTA). Interessa gli ambiti costieri da sottoporre a progettazione urbanistica con l'intento di assicurare uno sviluppo integrato e coordinato dell'area costiera tra le zone del demanio marittimo e le zone retrostanti di proprietà privata al fine di assicurare uno sviluppo ecosostenibile del turismo e delle attività ricreative. Sono individuate 7 sottozone, quelle a ridosso del porto sono le zone F7.1 e F7.2. La prima corrisponde al lido Saraceni e le NTA prevedono che «dovrà essere effettuato un collegamento sul percorso che la FFSS dismetterà ... da questo nuovo percorso dovranno essere realizzati accessi pubblici al mare, in modo da creare un unico sistema viario che armonizzi manufatti turistici con l'ambiente naturale circostante, oltre al riutilizzo dei manufatti ferroviari esistenti, alla qualificazione e valorizzazione ambientale». La seconda, zona F7.2, copre invece l'area delle fornaci dove l'intervento è subordinato alla redazione di un piano attuativo di iniziativa privata con destinazioni d'uso quali: attività fieristiche, pubblici esercizi, attrezzature per il tempo libero, lo sporto, lo spettacolo, la musica, strutture ricettive (alberghi e motel), attrezzature ricettive all'aperto, centri congressi.

F8 impianti sportivi pubblici e privati (art. 45 NTA). Interessa, tra gli altri l'ambito a sud del quartiere Costantinopoli.

FM10 zona faro rione marina (art. 36 NTA).

E' inoltre indicata la presenza di "corridoi ecologici" e "parco territoriale" (normati dall'art. 19 delle NTA) corrispondenti alla strategia di piano per la «tutela ed il recupero e riqualificazione delle risorse ambientali e del paesaggio, degli alvei dei fiumi, delle aree boscate, dei pendii collinari verso il mare, tra le quali sono comprese quelle individuate nel PTCP, visti in un unico sistema naturale e unità di riferimento per l'azione integrata di tutela e qualificazione che dal fronte mare penetra nell'entroterra collinare per mezzo di corridoi ecologici²¹». Le zone sottoposte a parco territoriale corrispondono ai territori con valori naturalistici e percettivi "molto elevati" e comprendono le zone A1 del PRP.

L'emendamento n. 10 allegato alla delibera del consiglio comunale di adozione del PRG propone due schede progetto ritenute strategiche per il futuro sviluppo della città; si tratta di:

«1) il Waterfront quale proseguimento della passeggiata orientale verso tutto il colle di Costantinopoli,

2) il Mountainfront nella porzione delimitata dal perimetro ferroviario della Sangritana che, dal quartiere S. Giuseppe, lambisce il campus scolastico ed il campo sportivo»

La prima proposta propone il «recupero e la bonifica del pendio del colle di Costantinopoli fino al mare, sia dal punto di vista geologico che ambientale, e del patrimonio edilizio ad esso

²¹ idem, pag 11

afferente attraverso il naturale proseguimento della passeggiata Orientale su tutto il crinale del colle fronte mare, fino al raggiungimento dell'innesto di via Ruella Petrilli con la ex ss 16 [...]. Il progetto nella sua interezza , intende promuovere e valorizzare le risorse ambientali dell'area perimetrata, attraverso: l'acquisizione di parte dei terreni da utilizzare a riserva naturale, interventi di pubblica utilità quale sistemazione naturale del terreno e realizzazione di una viabilità panoramica, parco pubblico e impianti sportivi pubblici-privati, creazione di nuove polarità che accompagnate dal recupero edilizio ed al completamento della maglia urbana giustifichino il costo dell'intervento».



Figura 10 Estratto tavola A5 di zonizzazione PRG adottato

Piano del demanio marittimo

La costa ortonese si caratterizza per la varietà dei paesaggi costieri (costa rocciosa, sabbiosa e ciottolosa), per la diversità della conformazione morfologica della costa (costa bassa-costa alta) e per i differenti gradi di accessibilità dei tratti di arenile. Il Piano Demaniale Marittimo Comunale (PDMC) conferma le caratteristiche e le naturali vocazioni del sistema costiero ortonese, proponendo l'offerta di una variegata modalità di fruizione della costa (aree attrezzate, spiagge libere, spiagge in concessione per attrezzature balneari e posa numerica ombrelloni, ecc.).

Obiettivo centrale del presente P.D.M.C. è la: “La creazione di un nuovo modello di sviluppo costiero e di fruizione della costa, capace di rileggere il contesto attuale e le notevoli vocazioni insite nel territorio proponendo una offerta turistica variegata ed integrata (costa alta-costa ciottolosa, costa sabbiosa)”

La varietà dell'offerta turistica e la capacità di combinare in uno stesso territorio più possibili modalità di fruizione della costa (con differenti relazioni e rapporti tra mare-paesaggio litoraneo) diventano l'elemento di forza e la mission del progetto di Piano che si propone :

1. la tutela e la valorizzazione delle risorse costiere e fluviali;
2. il miglioramento delle reti infrastrutturali e dei livelli di accessibilità;
3. il potenziamento dei sistemi delle centralità e dei servizi;
4. la riorganizzazione funzionale delle concessioni demaniali.

Il Piano del demanio marittimo comunale riconosce e riconferma l'importanza ed il ruolo sovra-locale del sistema delle risorse naturalistiche ed ambientali esistenti nel territorio costiero di Ortona :

1. Zona dei Ripari di Giobbe;
2. Zona di Torre Mucchia;
3. Zona di Acquabella;
4. Zona del Parco delle Dune (un immenso tratto di spiaggia libera, il Parco delle Dune, da assoggettare ad un particolare regime di valorizzazione e salvaguardia).

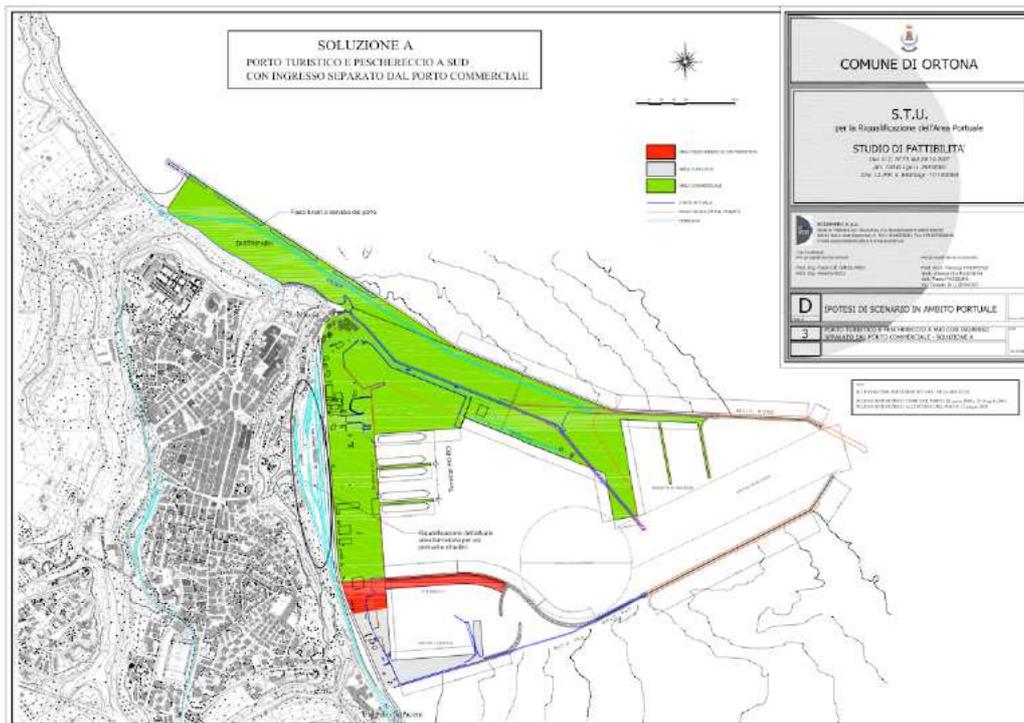
Lo Studio di fattibilità per la costituzione della STU

Lo Sdf per la costituzione della società di trasformazione urbana (STU) dell'ottobre 2005 ha svolto un attento lavoro di analisi e costruzione del quadro conoscitivo della realtà ortonese e del suo porto e, come già anticipato, costituisce uno dei principali studi di riferimento per la definizione del nuovo PRP del porto di Ortona. In sintesi lo studio ha individuato due tipologie di criticità del porto:

- 1 - quelle connesse con gli aspetti marittimi e navigazionali dovute all'assenza di avamposto, criticità oggi in parte risolta con la costruzione del molo nord;

2 - disponibilità ed organizzazione degli spazi a terra (mancanza di continuità tra le banchine commerciali di riva e nord e promiscuità degli usi della banchina di riva).

Le soluzioni proposte hanno tra i criteri progettuali la separazione delle attività portuali, l'integrazione con miglioramento della mobilità e dell'accessibilità e la riapertura di un rapporto interrotto tra la città e il porto.



Soluzione A: ricalca l'impostazione del PRP vigente. Collegamento tra banchina nord e di riva mediante il tombamento dello specchio d'acqua adibito a porto peschereccio che verrebbe posizionato assieme al porto turistico a sud. Il nuovo bacino separato dal porto commerciale ha una imboccatura indipendente.

Soluzione B: prevede l'accorpamento del porto turistico e del porto pescherecci a nord del porto commerciale. L'imboccatura del porto, a moli convergenti, contribuisce alla realizzazione della completa separazione tra il porto commerciale e la nuova struttura. E' prevista anche una spiaggia assorbente con funzione di dissipare il moto ondoso incidente.

Soluzione C: prevede una soluzione base (C) e tra varianti (C1, C2, C3). Prevedono il mantenimento della situazione attuale (porto pescherecci a nord e approdo turistico a sud) pur proponendo una serie di interventi rivolti a rispettare le linee guida progettuali. In particolare:

- creazione di imboccatura indipendente per il porto pescherecci e creazione (con terrapieno) della continuità tra banchina nord e sud
- nuova imboccatura anche per il porto turistico
- spostamento porto petrolifero e nuovo avamposto

