

Quadri di area vasta e prospettive:

ripensamento dell'identità urbana e **recupero della centralità territoriale**

Aldo Cilli_ architetto territorialista, consulente del gruppo di piano

Introduzione

La volontà di redigere il Piano Strategico della città di Atri, cioè di implementare il vero e proprio processo che sottende la costruzione del piano, è finalizzata a sollecitare una complessiva riflessione della locale società civile che stimoli e produca una ridefinizione, in chiave di prospettiva, dell'identità urbana della città e del suo stesso ruolo territoriale, individuando parallelamente obiettivi e strumenti per mezzo dei quali intraprendere un nuovo cammino condiviso di sviluppo. La Giunta Municipale ha deciso di dotarsi, in concomitanza dell'avvio vero e proprio della attività di pianificazione strategica, che coincide con l'inizio del processo di partecipazione, e con la presentazione alla città del gruppo di progettazione, autore di un report relativo alla prima fase di attività di ascolto e ricognizione sin qui svolta, di un documento preliminare alla redazione del vero e proprio piano strategico. Tale documento, frutto di un iniziale percorso mirato di conoscenza e di ascolto, deve contribuire a stimolare un primo dibattito funzionale alla costruzione progressiva di una visione condivisa di città che assuma un valore di riferimento, ed una validità, inquadrabile nella prospettiva temporale del prossimo decennio. Questo rapporto è, dunque, da intendersi essenzialmente quale un supporto attraverso cui suscitare riflessioni, discussioni stimolare nuove idee, con l'obiettivo centrale di delineare alcuni scenari verosimili entro cui inquadrare, successivamente, una possibile nuova identità urbana della città di Atri. Questo sforzo, oggi appena abbozzato, è tratteggiato, almeno nelle intenzioni del gruppo di progettazione, a partire da una corretta interpretazione dal dinamico contesto di area vasta della conurbazione litoranea centro adriatica, di cui Atri, oggi più che in altri periodi, dev'essere considerata parte integrante, sebbene alquanto marginalizzata, ciò al fine di delinearne, in prospettiva, un ruolo specifico che recuperi l'antico primato storico culturale della città e la sua funzione di polo di erogazione di servizi, attualizzandolo. L'obiettivo, di costruire una nuova identità urbana, e quindi di poter di nuovo immaginare un ruolo di centralità territoriale per la città di Atri, appare una mission dagli esiti niente affatto scontati, ed è perseguito attraverso una profonda ri-lettura del territorio atriano, condotta a vari livelli e sotto molteplici aspetti, anche attraverso un interessante e variegato approccio di tipo sociologico. Per questo l'operazione di ricostruzione di una identità collettiva, che dovrebbe e vorrebbe scaturirne, e che necessariamente precede la ricerca di una nuova identità urbana, non può più fondarsi esclusivamente su categorie e rappresentazioni archetipiche di natura meramente retorica. Queste immagini, cioè le nuove figure attraverso le quali ri- collocare Atri nel nostro tempo e nell'attuale nozione di spazio (territorio), fino ad oggi, si sono, naturalmente, quasi sempre riferite ad un passato che, dato anche il tempo che viviamo, e la particolare difficile congiuntura, non sono più, per se stesse sufficienti e rassicuranti. Le nuove figure di cui si è alla ricerca sono, piuttosto, proprio quelle idee, attraverso le quali, anche con la forza dirompente della novità, proiettare la città in avanti e consentire alla comunità tutta di guardare con coraggio ad un futuro tutto da immaginare, costruire, re-inventare rischiosamente, traendo forza e ragion d'essere, dal significativo bagaglio storico e dal relativo patrimonio culturale, innegabilmente in dote alla città, ma sapendo guardare oltre.

a. Ricognizione sul quadro delle esperienze di pianificazione strategica nella Regione Abruzzo

La Regione Abruzzo, a partire dal 2005, è stata protagonista di un notevole progresso, e di un correlato sforzo progettuale e programmatico, in materia di elaborazione e costruzione di processi di pianificazione strategica. Tale operatività si è sostanziata, essenzialmente, sino a questo momento in due distinte fasi, ciascuna delle quali può riferirsi a due distinti livelli riferiti, rispettivamente, a diverse dimensioni territoriali di applicazione di esperienze di pianificazione strategica e, quindi, a correlati e caratteristici aspetti problematici oltre che specifici approcci di tipo disciplinare ed operativo. In particolare con Delibera di Giunta Regionale Abruzzo a valere sui fondi FAS già deliberati dal CIPE con apposita Delibera CIPE n. 4/2004, veniva avviata la redazione dei Piani Strategici relativi alle cinque città capoluogo di provincia, tutte caratterizzate dall'essere città (meglio sarebbe dire aree urbane) con popolazione superiore ai 50.000 abitanti.

Con la successiva Delibera n. 410, la Giunta Regionale abruzzese in data 07.05.2007, coerentemente con quanto fissato nella Delibera CIPE n. 35/2005, ha finanziato una seconda tornata di studi funzionali alla redazione di Piani Strategici riferibili, però, a sei cosiddette "macroaree territoriali", costituite da realtà intercomunali piuttosto eterogenee ma accomunate dalla dimensione demografica di 50.000 residenti, individuata come soglia minima. Tali realtà territoriali sono identificabili con alcune delle più importanti e consolidate strutture urbane che caratterizzano l'armatura insediativa principale del territorio regionale, che si rinviene al di fuori delle vere e proprie aree urbane coincidenti con le città capoluogo di provincia (l'Aquila, Pescara, Chieti e Teramo).

Si tratta dei territori contermini alle seguenti cittadine capofila, essenzialmente rinvenibili lungo la dorsale costiera o, con l'eccezione della macroarea relativa alla conurbazione fucense) in immediata prossimità dell'armatura insediativa litoranea, ed in particolare, delle seguenti:

- macroarea Roseto – Giulianova, comprendente anche i comuni della media e bassa Val Tordino quali Mosciano Sant'Angelo, Bellante, Castellalto, Notaresco e Morro d'Oro);
- macroarea Montesilvano – Pineto, comprendente anche altri tre comuni della parte più settentrionale della conurbazione pescarese, a cavallo delle due province di Pescara e Teramo quali Silvi Marina, Città Sant'Angelo ed Atri (dev'essere notato come di seguito approfonditamente richiamato, che il comune di Atri, oltre a promuovere la presente attività di pianificazione strategica nell'ambito del territorio comunale, ha aderito alla attività di pianificazione strategica avviata nell'ambito territoriale di tale macroarea);
- macroarea Ortona – Francavilla, comprendente solo i due comuni più settentrionali del litorale della provincia teatina i quali intrattengono notevoli relazioni qualificate, sia con Chieti, che con il capoluogo adriatico;
- macroarea Lanciano – Atesa, comprendente anche alcuni dei comuni a cavallo delle importanti aree produttive della bassa Valle del Sangro, quali Fossacesia, Torino di Sangro, Mozzagrogna, Paglieta, Archi, Sant'Eusanio del Sangro;
- macroarea Vasto – San Salvo, comprendente anche i comuni del vastese più prossimi all'ambito costiero quali Capello, Monteodorisio, Carpineto Sinello e Casalbordino;
- macroarea Avezzano - Celano, comprendente solo i due comuni principali del bacino del Fucino che assolvono, per varie ragioni, al ruolo di centri di riferimento per l'intero sistema insediativo dell'area marsicana.

Nel corso dei primi tre anni trascorsi dal 2005, e fino a tutto il 2008, in un quadro caratterizzato da luci ed ombre, da qualche ritardo, ma anche da interessanti spunti di novità, che hanno ravvivato significativamente il dibattito relativo ad alcune scelte di sviluppo operate rispetto alle principali realtà insediative regionali, si sono avviate, realizzate e concluse, almeno fino alla fase di elaborazione della proposta tecnica e start up dei processi di partecipazione, di tre delle quattro esperienze riferite alle città capoluogo. Deve essere considerato, a tal proposito, che l'approvazione del Piano Strategico della città dell'Aquila avrebbe dovuto essere concretizzata nel mese di aprile 2009, e che la sua mancata conclusione formale è stata, purtroppo, per il momento, rinviata dai tragici eventi legati al sisma distruttivo che ha colpito la città ed il suo circondario il 6 aprile. In qualche caso, come per le pianificazioni riferite alle città di

Chieti ed a Teramo, che per certi versi possono essere riconosciute come quelle più virtuose, le esperienze avviate e concluse (cioè adottate dai rispettivi consessi civici) hanno già prodotto il “confezionamento” di specifiche schede progetto o studi di fattibilità mirati. Si tratta, per la maggior parte, di iniziative finalizzate alla ulteriore concretizzazione di un percorso progettuale avente per obiettivo la successiva realizzazione (previo progetto economico finanziario e relativo reperimento di risorse) di opere di natura prevalentemente infrastrutturale o legate al recupero ed alla valorizzazione di particolari siti e risorse rinvenute nel patrimonio storico culturale delle due città.

Con riferimento alle esperienze di pianificazione strategica riferite alle sei macroaree di rilevanza territoriale individuate dalla Regione Abruzzo, c'è da registrare, al momento, cioè a circa cinque mesi dall'effettiva formalizzazione dell'avvio dei processi di pianificazione, che almeno tre dei sei gruppi di lavoro costituiti al fine di espletare la proposta di piano strategico hanno già rimesso un rapporto intermedio o avviato le fasi di primo ascolto del territorio, oltre che effettuato le presentazioni pubbliche dello stato dei lavori.

Tra il 2006 ed il 2008, seguito di un apposito provvedimento del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'ambito del programma di redazione del nuovo quadro di sviluppo delle infrastrutture in area metropolitana, è stato redatto (e positivamente concluso) il processo, oltre che il relativo iter di progettazione, del Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta dell'area intercomunale caratterizzata dalla presenza della conurbazione Pescara- Chieti e comprendente il territorio di ventuno comuni del comprensorio nei quali la popolazione residente totale è superiore a 335.000 abitanti. Tale pianificazione, sicuramente caratterizzata da approccio strategico, ha prodotto un quadro di coerenza aggiornato della progettualità in corso sul territorio, relativamente, come ovvio, ad interventi di adeguamento, potenziamento e razionalizzazione della dotazione infrastrutturale del territorio, individuando, tra l'altro, alcuni assi strategici di intervento il cui perseguimento, attraverso una opportuna discesa di scala, ed i correlati e necessari approfondimenti progettuali, consentirà di migliorare le prestazioni complessive del sistema integrato della mobilità in ambito metropolitano.

Dev'essere sottolineato, inoltre, come, ancor più significativamente, nel corso dell'ultimo triennio, in concomitanza anche delle innovazioni introdotte nel campo della pianificazione territoriale dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, specie per ciò che attiene il tema della partecipazione e dell'ascolto delle popolazioni, siano state avviate esperienze di pianificazione che, a vario livello, seppure non da un punto di vista strettamente formale, possono a buon diritto essere ritenute delle esperienze di pianificazione che fanno dell'approccio strategico un tratto distintivo della propria identità. In particolare è il caso di due esperienze, tra esse molto diverse, il cui punto di contatto può essere rintracciato nella scelta degli enti proponenti di dar vita a processi significativamente partecipati e finalizzati alla produzione di una visione di sviluppo territoriale costruita sulla base del riconoscimento di forti caratteri identitari del territorio. Il primo coincide con la redazione del Piano d'Area della Media e Bassa Valle del Tordino, in attuazione del Piano Territoriale della Provincia di Teramo, la cui costruzione, in modo piuttosto originale ed inusuale, per esperienze di pianificazione territoriale, è essenzialmente scaturita dalla elaborazione di una visione strategica fondata su tre progetti operativi (sistema delle tutele ambientali e paesaggistici, sistema della produzione e della mobilità di rilievo territoriale, sistema insediativo e delle nuove centralità urbane). La redazione e presentazione di questa visione strategica, che nella fase finale del percorso di pianificazione è stata opportunamente tradotta in una proposta di piano anche attraverso gli strumenti classici della zonizzazione (sebbene in forma di un piano di indirizzi che non assume cogenza diretta sulla proprietà privata) ha fornito l'occasione per indire una serie di forum tematici ai quali hanno partecipato, oltre che i rappresentanti istituzionali dei comuni coinvolti (attraverso l'istituzione di una apposita cabina di regia), importanti segmenti della locale società civile interessati a fornire una propria visione di sviluppo del territorio all'Amministrazione Provinciale. La seconda esperienza è quella promossa dalla ferma intenzione di un gruppo di comuni dell'area vestina (Penne, Loreto, Collecervino e Picciano), in partnership con l'Amministrazione Provinciale di Pescara, di costituire, di fatto, una unione di scopo finalizzata, con il supporto economico della Provincia e della Comunità Montana Vestina, alla elaborazione di una ricerca, curata da competenze individuate all'interno del Dipartimento Ambiente Reti e Territorio della Facoltà di Architettura di Pescara, ed avente la finalità essenziale di individuare Strategie per il rilancio sostenibile del territorio vestino.

Tali esperienze, si connotano e sono accomunabili, essenzialmente, per i seguenti aspetti principali:

- assoluta volontarietà, da parte dei soggetti promotori, di dar luogo a processi fortemente partecipati che prevedono il coinvolgimento essenziale della popolazione e di portatori di interessi;
- ritrovata (se non del tutto nuova) e convinta comunità d'intenti e di obiettivi concreti tra i soggetti promotori coincidenti con realtà amministrative storicamente caratterizzate, invece, da scarsa propensione ad interagire e da una asfittica competitività derivante da elevata conflittualità di tipo campanilistico;

- forte volontà, da parte delle amministrazioni proponenti, di pervenire alla elaborazione di visioni di sviluppo del territorio fortemente condivise e caratterizzate da essenziali quadri di coerenza entro i quali collocare selettivamente progetti di interventi pre-individuati all'interno di una agenda strategica.

b. Nuovi strumenti per nuovi scenari di sviluppo del medio adriatico

Lo sviluppo, e la gestione delle trasformazioni territoriali, come la riorganizzazione e lo stesso ripensamento del ruolo di un territorio, specie se ci si riferisce ad ambiti di area vasta, non sono più operazioni o obiettivi affidabili o ascrivibili a processi di pianificazione, almeno se con tale termine si intende definire un insieme di pratiche “codificate” attraverso la prassi o all'interno del corpo normativo sin qui conosciuto. Sempre più, infatti, nell'ultimo periodo, lo sviluppo dei territori, dovendo rispondere a logiche di tipo competitivo che si legano alla dimensione almeno regionale dei problemi e delle dinamiche di programmazione, così come la si intende in ambito comunitario, passa attraverso diversi e complessi percorsi di governance che risultano fortemente condizionati da politiche di settore, logiche di programmazione dello sviluppo di derivazione economico finanziaria, o , come più di recente sta accadendo, attraverso percorsi di pianificazione strategica all'interno dei quali le classiche pratiche di pianificazione territoriale rappresentano solo una delle componenti attraverso le quali si costruisce una complessiva politica di programmazione e gestione dello sviluppo del territorio. In tal senso, anche con riferimento alla realtà regionale abruzzese (o volendo all'ambito costiero del centro adriatico) che rappresenta il naturale contesto di area vasta entro cui si colloca il territorio di studio, sembra utile fornire, più che il quadro delle previsioni di piano derivate dagli strumenti di tipo vincolistico o dai cosiddetti piani quadro vigenti ai diversi livelli territoriali, la visione complessiva che, in prospettiva, con riferimento a questo territorio, viene elaborata a partire dagli strumenti di programmazione dello sviluppo del territorio europeo (SSSE, Reti TEN, Progetto CADSES) e dei materiali funzionali alla elaborazione del Quadro Strategico Nazionale (QSN). Le recenti scelte del governo nazionale, riportate in sede di programmazione dello sviluppo dello spazio locale in ambito europeo, hanno determinato, di fatto, attraverso la scelta strategica di potenziare (concentrare investimenti) il corridoio 1 Berlino- Palermo (direttrice tirrenica), una riduzione significativa, almeno in termini di prospettiva, del rilievo strategico attribuito al corridoio infrastrutturale adriatico. Tale scelta determinerà, nei prossimi anni, la necessità di ripensare notevolmente, nel senso di un potenziamento e di una completa risignificazione del ruolo, il sistema dei collegamenti trasversali tra adriatico e tirreno, attraverso i quali è ipotizzabile immaginare una significativa crescita dei traffici tra il mediterraneo occidentale (attraverso i porti tirrenici) e la dorsale adriatica e, perciò, per essa, l'area balcanica.

A tal proposito sembra importante notare il fatto che l'Abruzzo, sebbene caratterizzato da un sistema di collegamento ferroviario transappenninico ormai assolutamente inadeguato, è attraversato dalle uniche due direttrici autostradali che, a sud dell'autosole ed a nord del corridoio Napoli- Bari, già collegano, piuttosto efficacemente, la costa tirrenica, e Roma in particolare, con il pettine insediativo del medio adriatico, rispettivamente (da nord verso sud) in corrispondenza dell'area teramana e della conurbazione Pescara/Chieti. Le previsioni contenute nei documenti delle proiezioni funzionali alla redazione del QSN, redatti dalle strutture della Di. Co. TER del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, delineano molto chiaramente un sensibile potenziamento delle connessioni transappenniniche del centro adriatico coerentemente con le prefigurazioni spaziali contenute nell'ambito della piattaforma infrastrutturale interregionale Lazio – Abruzzo, nell'ambito della quale saranno essenzialmente rafforzati i corridoi intermodali ed i relativi principali hub logistici lungo la tratta di collegamento tra il porto di Civitavecchia, l'area romana ed il territorio snodo coincidente con la conurbazione Pescara/Chieti/Ortona presso il quale sono i principali hub del sistema regionale ed, in particolare, la portualità di Ortona e Pescara.

La lettura, e la relativa interpretazione in chiave di prospettiva, di una serie di documenti di programmazione dello sviluppo, che caratterizzano distinti e diversi livelli di governo della trasformazione (piani, programmi, progetti di settore, intese istituzionali ecc.), restituisce, inoltre, anche con riferimento alla riorganizzazione delle funzioni insediative e delle strategiche dotazioni del sistema infrastrutturale, un quadro particolarmente ricco di elementi di novità la cui effettiva attuazione, se rapportata ad un orizzonte temporale adeguatamente definito (un periodo compreso tra un decennio ed un ventennio), consentirebbe di immaginare davvero un nuovo ruolo territoriale per l'intero territorio adriatico compreso tra il Gran Sasso ed i sistemi insediativi del Vomano e del Saline.

Alcuni interventi di portata strategica, in particolare, potrebbero incidere significativamente sulla futura geografia socio economica di questo territorio, tra i quali è opportuno richiamare, almeno, i seguenti:

- il previsto raddoppio in variante della SS 16 adriatica;
- il completamento della direttrice pedemontana Marche- Abruzzo;

- l'adeguamento di tratte della A14;
- il potenziamento del sistema portuale regionale finalizzato alla costituzione di una autorità portuale interregionale Lazio - Abruzzo;
- la realizzazione di un sistema integrato della logistica (interporti ed autoporti di rango regionale ed interregionale) a servizio dei principali nodi di trasporto;
- la creazione di un sistema di servizi di trasporto pubblico metropolitano mirato all'integrazione tra i servizi di trasporto presenti sulla linea ferroviaria costiera e l'esigenza di organizzare in modo efficace una domanda di mobilità espressa dai territori prossimi alle città di Ascoli, Teramo e Chieti- Sulmona;
- lo sviluppo di servizi di trasporto pubblico di tipo ecologico nell'ambito della conurbazione metropolitana pescarese;
- il completamento, lungo la costa ed i principali assi di fondovalle di un sistema di percorsi ciclopedonali funzionali ad una nuova modalità di fruizione del territorio).

Il rafforzamento, nei prossimi anni, delle due direttrici trasversali tra Roma e l'Abruzzo, rispetto alle quali il territorio di Atri risulta significativamente prossimo (ed equidistante), come pure i verosimili processi di potenziamento del sistema infrastrutturale che caratterizza il fascio delle comunicazioni litoranee, rendono necessario un processo di "consapevole ri-collocazione" del territorio di Atri all'interno di un contesto di riferimento che assume contorni più ampi, dimensioni sfumate ed assetti mutevoli e differenziati.

c. Atri nel processo di piano strategico della macroarea Montesilvano_Pineto

L'Amministrazione comunale di Atri ha inteso operare, non senza coraggio e lungimiranza, attraverso non trascurabili elementi di novità che rafforzano il valore della sfida legata alla elaborazione del presente Documento Preliminare del presente progetto di Piano Strategico comunale "Atri, l'avventura delle idee"; ciò nonostante gli impegni (anche finanziari) di recente assunti con riferimento alla decisione di aderire al processo di pianificazione strategica già in corso di svolgimento relativamente al territorio dei comuni della macro area territoriale "Montesilvano – Pineto" (comprendente anche i territori dei contermini comuni di Silvi e Città Sant'Angelo), già in corso di svolgimento. Nel corso delle ultime settimane del 2008, infatti, l'Amministrazione Comunale di Atri aveva aderito formalmente al percorso operativo di pianificazione strategica, già in corso, definito nell'ambito delle previsioni approvate e del relativo percorso operativo fissato nell'apposita Delibera CIPE N. 35/2006, recepite e fatte proprie con l'apposita Del. di G. R. Abruzzo n. 410 del 07.05.2007, con la quale si fissavano i criteri per la redazione del Piano Strategico di Area Vasta, riferibile alla cosiddetta macroarea territoriale individuata dai due territori comunali di Montesilvano e Pineto (con Montesilvano quale comune capofila). Tale circostanza rappresenta un'importante occasione per la comunità atriana in quanto sarà possibile sperimentare e realizzare quella necessaria integrazione e quell'indispensabile raccordo tra le previsioni di assetto urbanistico alla scala locale, elaborate dal livello comunale con riferimento al territorio direttamente amministrato, e le più rilevanti tematiche della programmazione e dello sviluppo di area vasta che attengono ad un quadro territoriale più ampio che rappresenta il contesto di riferimento entro cui, necessariamente, collocare qualsiasi riflessione e proiezione di natura territoriale e socio economica riguardante il territorio della città di Atri.

Ciò è tanto più vero se si considera:

- a) il particolare momento storico, la necessità di inquadrare il futuro della propria comunità entro una logica di globalizzazione che non sembra ancora determinare consapevolezza delle classi dirigenti locali tale da tradursi in capacità di programmare lo sviluppo secondo la duplice prospettiva della competitività e della sostenibilità,
- b) l'attuale congiuntura economica e la conseguente necessità di metter in campo, ormai, visioni di sviluppo del territorio che risultino il più possibile compatibili con quelle di comunità contermini con le quali si intrattengono forti relazioni socio economiche e si condividono risorse, aspettative e, soprattutto, problemi, e, dunque, la necessità di programmarne unitariamente eventuali soluzioni.

Si avverte, cioè, finalmente, l'esigenza di integrazione e la necessità di programmare l'assetto futuro delle diverse comunità locali all'interno di quadri territoriali di riferimento, in modo che l'unità di intenti su alcune questioni, possa risultare oltre che coerente con obiettivi il più possibile condivisi, con una quantità e varietà di strumenti della programmazione regionale, nazionale e comunitaria che rappresentano spesso anche altrettante opportunità potenziali da cogliere, sottoforma di fonti di finanziamento per effettuare mirati investimenti al fine di realizzare

interventi pubblici, in tempi in cui le logiche di rigore e le eccessive ristrettezze di bilancio condizionano pesantemente l'attività delle singole amministrazioni comunali. La redazione di un piano strategico di dimensione intercomunale, inoltre, rappresenta per Atri, oggi, una straordinaria opportunità nella direzione di determinare un nuovo corso storico per l'intera comunità, dato che nell'ultimo decennio, per diverse e complesse ragioni, si era determinata una sorta di isolamento culturale, politico, soprattutto con riferimento alla crisi di rappresentatività che la classe dirigente locale ha rivelato dimostrandosi incapace di interpretare i bisogni più diffusi ed impellenti del territorio, mancando, cioè, di rappresentarli adeguatamente nelle competenti sedi istituzionali di carattere provinciale e regionale. Alcuni recenti cicli amministrativi al governo della città, inoltre, hanno dimostrato, una modesta ed insufficiente propensione nel coltivare "normali" e proficue relazioni di tipo istituzionale con i rappresentanti dei consessi civici delle città viciniori, come con gli amministratori di enti locali e strumentali a vario titolo titolati ad assumere decisioni con evidenti ricadute sul territorio comunale, determinando, così, una progressiva marginalizzazione delle esigenze, delle aspettative, delle pur evidenti peculiarità e potenzialità del territorio e della cittadinanza. Proprio funzionalmente al principale obiettivo di reintrodurre la comunità atriana all'interno di un dibattito di respiro territoriale, relativo alle prospettive di sviluppo, l'Amministrazione comunale ha operato con convinzione un percorso di adesione al gruppo dei comuni che inizialmente erano stati individuati come realtà territoriali incluse nel perimetro del territorio oggetto di studio.

Il Piano Strategico di Montesilvano-Pineto, coerentemente con gli indirizzi forniti dalla programmazione regionale, ha, dunque, individuato la sua "macroarea" di riferimento nei comuni di Montesilvano (capofila), Pineto, Città Sant'Angelo, Silvi e Atri, un comprensorio, come detto che conta, ormai oltre 105.000 residenti, ed in cui la città capofila, sebbene con problemi specifici e notevoli limiti rinvenibili nel proprio irrisolto assetto insediativo, rappresenta, ormai, con i suoi oltre 45.000 abitanti, la quinta area urbana d'Abruzzo. Il gruppo di consulenti esterni individuato, coordinato dal Prof. Arch. Roberto Mascarucci, ordinario di Urbanistica presso l'Università G. D'Annunzio Chieti/Pescara, dall'Arch. Aldo Cilli, dall'Arch. Maria Colleluori, dall'Arch. Lorenzo Martella e dall'Ing. Angelo Faieta, ha effettuato una indagine oggettiva dello stato di fatto, una ricognizione attenta delle azioni in corso, una interpretazione delle tendenze e delle suscettività, producendo una prima visione strategica che dovrà essere posta alla base di un articolato dibattito tra i soggetti istituzionali competenti, per essere poi confrontata e condivisa anche con gli stakeholder (portatori di interesse) operanti sul territorio.

In particolare una prima approfondita fase analitico ricognitiva ha prodotto i seguenti passaggi cognitivi:

1._ Inquadramento di area vasta, articolato come segue:

- inquadramento territoriale di area vasta;
- quadro della pianificazione strategica alla scala territoriale;
- prospettive territoriali;

2._ Analisi, espletata attraverso i seguenti passaggi:

- corografia;
- usi del suolo;
- sistema ambientale;
- sistema delle tutele;
- reti infrastrutturali;
- sistema insediativo;
- azioni in corso.

Successivamente, si è proceduto ad una utile ed interessante fase di interpretazione mirata dei risultati prodotti nella fase conoscitiva, soprattutto con riferimento a tre temi già pre-individuati come quelli di maggiore interesse e rispetto ai quali provare a costruire una visione progettuale:

- ambiti di progetto: territori della salvaguardia attiva e territori della trasformazione;
- risorse/attrattori e strutture/servizi per il turismo;
- sistema integrato della mobilità.

All'interno del territorio della "macroarea", il rapporto intermedio di piano, in prima battuta, propone una visione strategica, organica e integrata, dello sviluppo del sistema locale, tale da rappresentare l'idea di futuro della comunità locale e da assumere come "quadro di coerenza" delle politiche e degli interventi. Il percorso di costruzione della visione strategica, quindi, anche se giunto, sin qui, solo ad un primo stadio di definizione tecnica, in quanto saranno le

successive fasi di partecipazione e condivisione a dare valore effettivo al suo contenuto e in particolare alla individuazione degli interventi prioritari che andranno a costituire l'agenda strategica, delinea una prima proiezione relativa a possibili percorsi di sviluppo del territorio. Questo percorso di condivisione dovrà essere effettuato attraverso tavoli di lavoro, focus group e forum, ma deve partire dalla assunzione della visione strategica da parte dei cinque Comuni appartenenti alla "macroarea", che devono esprimersi secondo un concetto di "reciprocità", ovvero basandosi sulla consapevolezza che un determinato intervento può essere considerato di interesse del Comune stesso, anche se non ricadente sul suo territorio comunale, purché funzionale alla realizzazione di un disegno strategico d'insieme. Il processo di definizione della visione strategica è partito dalla individuazione dei temi ritenuti fondamentali per lo sviluppo dell'area, che sono:

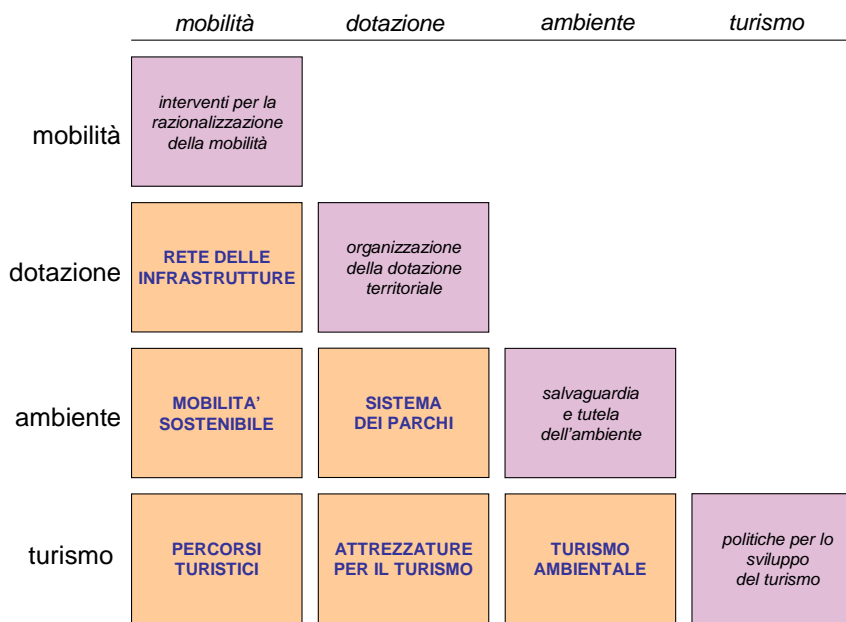
- gli interventi per la razionalizzazione della mobilità;
- l'organizzazione della dotazione territoriale;
- la salvaguardia e tutela dell'ambiente;
- le politiche per lo sviluppo del turismo.

All'interno di queste quattro tematiche fondamentali sono stati individuati i seguenti interventi, che vanno a costituire l'insieme delle politiche di sfondo del piano strategico:

- MOBILITÀ
 - realizzazione della variante SS.16 (lotto nord)
 - realizzazione della variante SS.151 "mare/monti"
 - nuovo ponte sul Vomano
 - adeguamento SP Lungo Fino
 - adeguamento e potenziamento della ex SS.553
- DOTAZIONE
TERRITORIALE
 - valorizzazione del presidio ospedaliero di Atri
 - razionalizzazione del ciclo gestione rifiuti
 - potenziamento del sistema di depurazione delle acque
- AMBIENTE
 - salvaguardia delle colline litoranee
 - riqualificazione ambientale del Sito di Interesse Nazionale del Fiume Saline
 - salvaguardia e valorizzazione degli ambiti di tutela dei PTCP di Pescara e Teramo
- TURISMO
 - valorizzazione degli arenili e delle relative attrezzature in chiave turistica
 - riqualificazione e valorizzazione dei centri storici
 - recupero e aggiornamento dell'ex "piano quadro" del Comune di Pineto

Ma la vera valenza strategica viene riconosciuta agli interventi che si collocano nelle aree di possibile integrazione funzionale tra le suddette quattro tematiche.

Per questo è stata costruita una matrice che incrocia dette tematiche tra loro e individua le sei linee strategiche del piano.



Dall'incrocio delle quattro tematiche di sfondo, dunque, emergono sei linee strategiche che si fondano sulla loro integrazione e possibile sinergia.

Per ognuna di esse sono stati individuati alcuni interventi che si ritengono strategici. È comunque ovvio che la seguente lista può essere modificata e/o integrata in ragione delle risultanze del processo di partecipazione e condivisione.

INTERVENTI STRATEGICI

- (rete delle infrastrutture)
 - realizzazione nuovo casello autostradale sulla A14
 - risoluzione nodo stradale variante SS16/exSS553 per Atri
 -
- (mobilità sostenibile)
 - realizzazione nuove fermate del SFMR
 - linea di trasporto pubblico ecologica in sede propria
 - completamento della pista ciclabile litoranea
 -
- (sistema dei parchi)
 - parco fluviale del Vomano
 - parco territoriale attrezzato del Piomba
 - parco del torrente Cerrano
 - parco del torrente Calvano
 - oasi naturale della foce del Saline
 - parco agricolo del Colle di Sale
 -
- (percorsi turistici)
 - realizzazione di un sistema integrato di greenways
 - valorizzazione "strada del vino" e "strada dell'olio"
 - percorso intercomunale di valorizzazione delle fonti storiche
 -

- (attrezzature per il turismo)
 - porto turistico di Pineto
 - rifunzionalizzazione ex colonia Stella Maris di Montesilvano
 - centro turistico integrato di Atri
 -

- (turismo ambientale)
 - centro di biologia marina della Torre di Cerrano
 - orto botanico di Città Sant'Angelo
 - centro visita della riserva dei calanchi di Atri
 - valorizzazione del verde pubblico attrezzato a Pineto
 - creazione di un sistema di verde pubblico attrezzato a Montesilvano
 -

Una volta definita la lista degli interventi strategici, sarà necessario effettuarne anche una ordinazione in termini di priorità. L'agenda strategica, infatti, dovrà essere composta da due sezioni: la prima, più ampia, destinata a contenere tutta la gamma dei possibili interventi ritenuti strategici, che possono essere realizzati con fonti finanziarie di diversa provenienza; la seconda, più ristretta, destinata ad individuare i pochi interventi prioritari, che possono essere candidati al finanziamento a valere sui fondi FAS.

La proposta tecnica elaborata dal gruppo di progettazione è stata rimessa ed illustrata ai cinque sindaci, lo scorso mese di febbraio, affinché gli amministratori potessero conoscerne i principali contenuti di carattere propositivo ed assumere, eventualmente, una posizione comune formulando anche riserve, raccomandazioni o eventuali richieste di approfondimento, prima di passare all'avvio dei forum tematici attraverso i quali pervenire ad una vera e propria fase di valutazione degli interventi funzionale ad una selezione di quelli ritenuti strategici e condivisi. Superata questa necessaria prima fase di "metabolizzazione" della proposta tecnica, nei primi giorni del mese di marzo, si è riunito a Montesilvano il "tavolo politico" convocato dai sindaci delle città di Montesilvano, Pineto, Città Sant'Angelo, Atri e Silvi Marina, per compiere valutazioni di carattere politico amministrativo funzionali alla individuazione di un primo carnet di interventi strategici cui attribuire priorità nell'ambito di quelli già evidenziati nell'agenda strategica contenuta nel citato rapporto intermedio di Piano. Gli Amministratori delle cinque cittadine, il cui territorio è ormai caratterizzato dalla rilevanza di strutturate e qualificate relazioni di interdipendenza funzionale e, perciò, accomunato dalla presenza di problemi e dinamiche di sviluppo le quali, evidentemente, non possono più essere considerate al di fuori di una logica di sistema e senza il compiuto utilizzo di strumenti di governo del territorio propri dell'ambito di area vasta, hanno concordato sulla impellente necessità di voler attribuire massima priorità alla realizzazione, nel breve medio periodo, di alcuni progetti essenziali ai fini di uno sviluppo organico, sostenibile ed equilibrato del territorio della macro area. I cinque sindaci, intanto, recuperando anche alcuni contenuti tecnici propri del documento preliminare del Piano Strategico hanno anche deciso di pronunciarsi favorevolmente rispetto all'esigenza di porre in essere azioni istituzionali ed iniziative amministrative funzionali alla salvaguardia ed alla valorizzazione di alcune importanti dotazioni territoriali che, già oggi, qualificano l'intero territorio in cui risiedono oltre 105.000 abruzzesi, fornendo importanti servizi alla popolazione. Nel corso dell'incontro, tra l'altro, posto che il documento preliminare del Piano Strategico riconosce il ruolo cardine di alcune dotazioni territoriali presenti nella macroarea, le amministrazioni delle cinque città, in un momento di difficile (e non indolore) ristrutturazione dei servizi sanitari a livello regionale, con una decisione che per la comunità di Atri assume un particolare rilievo, hanno concordemente ribadito l'assoluta centralità, essenzialità ed utilità, proprio con riferimento ai residenti nel bacino d'utenza coincidente con il territorio della macroarea, dei servizi sanitari (storicamente di livello più che qualificato) prestati presso l'ospedale di Atri. Questa struttura, infatti, è stata definita dagli amministratori dei cinque comuni quale unico presidio socio sanitario del comprensorio, nonché quale centro di erogazione di servizi per la popolazione dell'intera porzione settentrionale della provincia pescarese.

Nello specifico, invece, delle decisioni assunte con riferimento all'esame della proposta tecnica, i sindaci, a partire dalle indicazioni fornite dal documento preliminare di Piano Strategico hanno ritenuto di doversi esprimere con chiarezza sulla urgenza di candidare al finanziamento, nell'ambito dei fondi FAS a valere sulla delibera CIPE n. 35/2005 recepita con Delibera della Giunta Regionale Abruzzo n. 410 del 07.05.07 , i seguenti interventi:

- realizzazione (previa specifica ed adeguata progettazione) del prolungamento del sistema di trasporto pubblico ecologico in ambito metropolitano, meglio noto come filovia (in parte coincidente con l'ex tracciato ferroviario tra Pescara e Montesilvano) relativamente al tratto compreso tra Montesilvano (zona grandi

alberghi) a Silvi Marina (stazione FFSS), attraverso il territorio di Città Sant'Angelo Marina (dove si prevede una nuova fermata a servizio dell'intero territorio angolano);

- realizzazione di interventi organici di disinquinamento, riqualificazione ambientale, valorizzazione (attraverso la creazione di sistemi di fruizione attiva delle risorse ambientali, quali piste ciclopedonali), anche a seguito della istituzione di apposite aree di tutela) degli ambiti golenali e dei relativi corridoi bio-ecologici dei Fiumi Vomano e Saline e del Torrente Piomba;
- realizzazione di un nuovo e funzionale collegamento viario diretto tra la SS 150 (fondovalle Vomano), il casello autostradale di Roseto (ed il relativo vicino autoporto regionale) e le contigue aree produttive (industriali ed artigianali) dei comuni di Atri e Pineto, e del relativo intervento di potenziamento della viabilità locale già esistente, ma inadeguata, a servizio di dette aree industriali.

Il coordinamento dei cinque sindaci ha deciso anche di riconvocarsi periodicamente per affrontare in forma unitaria ed attraverso una preventiva condivisione delle scelte fondamentali di assetto del territorio, al fine di evitare frammentazione, scarsa coesione o il prevalere di anacronistiche logiche di campanile non più confacenti alle dinamiche di trasformazione in atto nell'intero comprensorio costiero e collinare, a cavallo tra le province pescarese e teramana.

Da un punto di vista strettamente metodologico operativo, a partire da oggi, e cioè in corrispondenza della fase di start up del piano strategico di Atri, e del relativo processo di partecipazione, dev'essere avviato un percorso di confronto periodico e costruttivo, le cui modalità di dettaglio sono ancora da mettere a punto, tra i gruppi di tecnici che stanno lavorando, contemporaneamente, alla redazione del Piano Strategico riferito alla Macroarea Montesilvano Pineto, e del presente piano strategico. Tale confronto deve essere finalizzato a produrre una coerenza generale tra i due sforzi progettuali paralleli, condotti rispetto a due scale diverse ma proprio per questo complementari, con l'obiettivo essenziale di evitare inutili e dannose sovrapposizioni, o l'assenza di un quadro di coerenza condiviso.