

Piano d'Area della Media e Bassa Valle del Tordino

RELAZIONE FINALE

(Prof. Roberto Mascarucci, marzo 2009)

1. INTRODUZIONE

1.1 Considerazioni preliminari

Il presente lavoro si configura come aggiornamento e approfondimento delle previsioni del Piano Territoriale Provinciale su uno specifico ambito locale, rappresentato dalla media e bassa valle del Tordino.

La elaborazione di un quadro cognitivo e progettuale più vicino ai territori e alle relative esigenze specifiche rappresenta un'occasione importante di aggiornamento, revisione e specificazione di alcuni dei principali contenuti del PTP, nonché un momento di sperimentazione del metodo partecipativo fondato sulla co-pianificazione.

La redazione del Piano d'Area si caratterizza, per altro, come primo esperimento di attuazione del PTP, in ordine all'opportuno salto di scala per l'approfondimento dei contenuti della pianificazione provinciale nei sub-ambiti locali.

In tal senso, l'occasione si carica di una particolare valenza sperimentale, riguardo soprattutto all'approccio metodologico prescelto, che intende collocarsi nel filone innovativo della pianificazione strategica, applicandosi alla costruzione di una preliminare "visione" strategica del sistema insediativo interessato.

Il lavoro punta ad individuare le possibili chiavi di lettura delle dinamiche in atto, attraverso un'interpretazione originale del sistema territoriale (reti infrastrutturali, insediamenti urbani e luoghi della produzione), nell'ambito della struttura morfologico-ambientale di base.

Il Piano d'Area si candida ad operare uno sforzo concreto di innovazione, introducendo elementi di novità nella progettazione del territorio provinciale, essenzialmente rispetto ai seguenti aspetti:

- elaborazione di un metodo operativo fondato, sin dalla fase iniziale, sull'attivazione del confronto, sulla partecipazione, sulla ricerca del massimo livello possibile di condivisione delle scelte di sviluppo del territorio;
- elaborazione di una proposta progettuale di valenza "strategica", come di seguito verrà dettagliatamente esplicitato.

1.2 Prima definizione dell'area di studio

Un primo, non trascurabile, problema (come sempre, nella redazione di progetti territoriali) è quello della perimetrazione dell'area di studio e, quindi, della individuazione del relativo contesto al quale riferire gli elementi di descrizione, interpretazione e successiva proposta.

D'altra parte, la non coincidenza tra i confini amministrativi e i perimetri più labili e impercettibili entro cui circoscrivere i fenomeni di tipo territoriale rappresenta un problema irrisolto e irrisolvibile (almeno in questa sede).

L'area di studio, dunque, anche in esito ad articolate considerazioni di tipo territoriale effettuate attraverso un preliminare lavoro di inquadramento dell'area nel contesto più ampio, è stata fatta coincidere con i comuni interessati dall'asta fluviale del Tordino (Teramo, Bellante, Canzano, Castellalto, Giulianova, Mosciano Sant'Angelo, Notaresco, Roseto degli Abruzzi), con particolare riferimento alla parte del loro territorio gravitante sull'asse di fondovalle (e con l'aggiunta di Morro d'Oro).

Opportunamente, l'ambito considerato coincide (come suggerito anche dai documenti di indirizzo del PTP) con la porzione più centrale del territorio provinciale: uno spazio territoriale densamente insediato e fortemente infrastrutturato, nel quale è ricompresa sia la conurbazione teramana, sia quella della città costiera adriatica (Giulianova e Roseto degli Abruzzi).

Tutti i territori comunali considerati sono interessati dal corso del fiume Tordino, ad eccezione di quello del Comune di Morro d'Oro (che è sembrato pertinente considerare

comunque all'interno dell'area di studio dato che la sua porzione più settentrionale lambisce l'asta fluviale, anche se le sue più importanti relazioni si sviluppano verso il bacino del Vomano).

Ai fini dello studio sono state condotte ricognizioni rispetto alla interezza dei territori comunali considerati; ciò sebbene:

- alcune specifiche porzioni di territorio appartenenti ai comuni dell'area risultino caratterizzate da deboli relazioni con l'ambito del fondovalle Tordino,
- la maggior parte degli insediamenti storici del crinale spartiacque tra Tordino e Vomano risultino gravitare maggiormente sull'ambito del Vomano;
- la città di Roseto risulta marginalmente relazionata con l'ambito del Tordino, in presenza di tendenze verso l'aggregazione di alcuni centri dell'area meridionale della provincia (Roseto, Atri, Pineto), attratti dall'influenza dell'area nord-pescaresese.

Va chiarito, inoltre, che il presente lavoro è prevalentemente riferito al "ristretto" ambito del fondovalle Tordino, rispetto al quale è più urgente la necessità di intervento e di ripensamento degli assetti consolidati, perché caratterizzato da più importanti problematiche di congestione e promiscuità, nonché da maggiori opportunità di trasformazione legate alla presenza di reti infrastrutturali di rilievo e vivacità del tessuto socioeconomico.

1.3 Inquadramento territoriale di area vasta

Il territorio della Val Tordino (e, più in generale, la provincia teramana), all'indomani della positiva conclusione della vicenda relativa alla realizzazione del collegamento "autostradale" tra la A24 e la A14, può essere considerato un ambito tra i meglio collegati e accessibili dell'intero versante medio-adriatico.

Tale felice collocazione può rappresentare un fattore di rilievo in funzione della costruzione di strategie territoriali in grado di elevare il livello di competitività del territorio teramano, specie se i vantaggi e gli svantaggi competitivi vengono valutati comparativamente a quelli ascrivibili ai territori contermini.

Sebbene l'area teramana non venga annoverata tra i "territori snodo" nella visione tendenziale elaborata dal Dicoter nell'ambito dei contributi alla formazione del QSN (Quadro Strategico Nazionale), Teramo e il suo contesto devono cogliere, nel prossimo futuro, alcune delle opportunità offerte dal ripensamento complessivo delle relazioni alla scala della regione medio-adriatica.

Il ruolo territoriale complessivo di questo ambito va "riposizionato" rispetto alle prospettive di tendenza, allo scopo di intercettare le opportunità di crescita (non solo e non tanto economica) messe in gioco dai recenti mutamenti del quadro geopolitico dell'area balcanica e, più in generale, dalle repentine mutazioni delle relazioni intercontinentali affidate al Mediterraneo, che torna ad essere un'area baricentrica a seguito della recente forte crescita economica dei Paesi emergenti in Estremo Oriente (India, Cina, penisola indocinese).

La valle del Tordino (e la relativa conurbazione teramana) si pone di fatto nel nodo di intersezione tra il corridoio infrastrutturale adriatico e il collegamento transappenninico che pone in relazione diretta la costa adriatica con Roma e soprattutto con il corridoio tirrenico intermodale Berlino-Palermo.

La "rendita di posizione" che potrebbe derivare dalla favorevole collocazione geografica dell'area è ancora maggiore, in termini di prospettiva, se si considera che le scelte operate relativamente alle reti di rilevanza nazionale hanno, di fatto, escluso il potenziamento del corridoio adriatico, puntando invece al potenziamento del corridoio infrastrutturale intermodale tirrenico (autostrada A1 e linea ferroviaria Av/Ac).

Da un punto di vista strategico, inoltre, va sottolineato che l'area, proprio grazie alla discreta accessibilità e alla efficienza dei collegamenti autostradali, risulta collegata in modo soddisfacente ai grandi *hub* nazionali che assicurano le relazioni (passeggeri e merci) di scala continentale ed extracontinentale.

L'aeroporto intercontinentale di Roma-Fiumicino (il principale scalo presente sul territorio nazionale) è raggiungibile, da Teramo, in poco più di due ore in auto; quelli internazionali di Pescara e Ancona (entrambi in forte crescita in termini di flussi di traffico e collegamenti) distano rispettivamente 45 e 90 minuti.

Nell'ambito del contesto territoriale di riferimento dell'area teramana si trovano anche il porto di Ancona (uno dei principali dell'Adriatico, specie per i collegamenti con l'area

balcanica ed ellenica) raggiungibile in soli 90 minuti e i porti, molto più modesti, di Pescara e Ortona, entrambi raggiungibili in meno di un'ora, ma caratterizzati prevalentemente da collegamenti stagionali di tipo turistico (da e per la Croazia, le isole Tremiti e gli arcipelaghi dalmati).

Per l'impatto che producono sul locale sistema economico non è trascurabile, inoltre, la presenza dei due porti pescherecci di Giulianova e di San Benedetto del Tronto, i quali riforniscono i mercati ittici dell'intera Italia centrale (Roma in particolare) e di gran parte dell'area padana.

Deve essere poi sottolineata l'estrema prossimità dell'area in oggetto al territorio del Parco Nazionale Gran Sasso Monti della Laga e del vicino Parco Nazionale dei Monti Sibillini, parti essenziali del serbatoio di naturalità riconosciuto come il cuore verde del progetto APE (Appennino Parco d'Europa) e ricchissimi di straordinarie e rilevanti risorse ambientali, paesaggistiche, storico culturali ed enogastronomiche.

È da considerare inoltre significativa, ai fini di una articolata e diversificata offerta turistica, la straordinaria contiguità tra le risorse naturali presenti nel territorio dei Parchi del Gran Sasso-Laga e dei Sibillini e quelle proprie del bacino turistico-balneare rinvenibile lungo la porzione costiera dell'area in oggetto (cittadine rivierasche della provincia di Teramo).

2. ANALISI

2.1 Lineamenti morfologici e rete idrografica di superficie

Il territorio dell'area di studio presenta caratteri essenziali comuni a molti territori dell'area subappenninica adriatica, così riassumibili:

- estrema contiguità fisica tra l'ambito litoraneo e quello montano (appenninico e sub appenninico);
- essenziale regolarità della geometria tridimensionale (pieni e vuoti) dei principali costituenti la morfologia territoriale, sintetizzabile nel parallelismo ravvisabile tra le principali catene collinari che scendono dal crinale montuoso fino alla costa e che, a loro volta, risultano parallele alle principali aste fluviali;
- significativa presenza di un sistema di fossi e corsi d'acqua minori che, ortogonalmente ai principali di cui sono tributari, solcano e scavano, a volte con profili tormentati, i versanti opposti dei sistemi collinari principali;
- prevalenza del carattere torrentizio (portate contenute legate ai cicli stagionali) dei fiumi principali che in numerosi mesi dell'anno, anche a causa delle captazioni, presentano periodi di secca;
- esiguità della stretta pianura litoranea costiera, caratterizzata da spiagge basse lineari sabbiose e originariamente da macchia mediterranea di cui oggi si rinvengono solo relitti;
- scarsa estensione trasversale delle pianure alluvionali, anche in prossimità alla costa.

Va sottolineato, inoltre, con riferimento specifico al territorio in oggetto, che proprio poco a monte della confluenza del torrente Vezzola nel fiume Tordino (cioè nel punto esatto in cui è nato l'insediamento della città di Teramo) la valle del Tordino si contrae, si stringe e si eleva sensibilmente per "chiudersi" definitivamente, poco ad ovest del capoluogo, in una aspra forra generata da un brusco salto dei rilievi circostanti da quote collinari a quote proprie di ambienti pedemontani.

Può essere annotato, infatti, che proprio in corrispondenza del crinale che separa le acque del Tordino da quelle del Salinello, si assiste a un anomalo avvicinamento della catena appenninica verso la costa, determinato dalla presenza dei Monti Gemelli, con conseguente innalzamento delle quote medie dei rilievi immediatamente sovrastanti il circondario teramano.

2.2 Valori ambientali

La ricognizione del sistema ambientale ha riconosciuto e descritto una serie diversificata di suoli in condizione prevalentemente naturale, la cui compresenza dà luogo ad una vera e propria rete ecologica, che appare molto importante ai fini della conservazione della biodiversità e della ricostituzione di corridoi ecologici (ad esempio, tra l'ambito montano e quello litoraneo).

La fase di interpretazione, ha consentito di stabilire successioni tipiche, diffusioni prevalenti e associazioni ricorrenti di tali suoli in condizione naturale, determinando

(insieme con elementi più specifici di interesse paesaggistico) un quadro d'insieme formato nei seguenti ambiti:

- l'ambito litoraneo, quello più prossimo alle piane di fondovalle e in vista della costa, della prima collina e coincidente con le contrade diffusamente urbanizzate, è caratterizzato da significativa povertà di suoli in condizioni naturali, potendosi rilevare, oltre al litorale sabbioso (che in condizioni naturali, ormai non è), solo sporadiche presenze relitte di pinete litoranee e collinari, alcune parti in cui si conservano prati stabili e brughiere in ambiente salmastro (è il caso della porzione litoranea della riserva di Borsacchio), limitate e residue estensioni di macchia mediterranea, poco significativa presenza di ambienti umidi e formazioni riparie (con eccezione per l'area di Borsacchio, per il territorio di Cologna e per il fosso di Montone);
- l'ambito della media collina, abbondantemente segnato e attraversato, oltre che delle piane alluvionali dei fiumi principali, lungo il cui corso si rinvengono importanti estensioni di vegetazione tipica degli ambienti umidi, soprattutto da un reticolo molto fitto e pervasivo di piccoli fossi che danno luogo a una interessante trama di ambienti spesso riconnessi, caratterizzati da presenza di vegetazione ripariale;
- l'ambito della media e alta collina, essenzialmente caratterizzato da abbondante presenza di un reticolo idrografico che conserva notevoli formazioni di vegetazione ripariale, ma anche dalla diffusa presenza di calanchi, aree erose, prati stabili non coltivati, suoli in condizioni naturali o interessati da evidenti processi di ricolonizzazione naturale, brani di bosco misto in cui prevalgono essenze latifoglie;
- l'ambito della alta collina e del territorio pedemontano, segnato anch'esso dalla presenza di notevoli ambienti umidi lungo i principali fossi, dalla diffusione delle aree erose o geologicamente fragili e oggi in condizione di completa naturalità, dalla costante diffusione di formazioni boschive con presenza di essenze caducifoglie tipiche del piano basale pedemontano della fascia climatica meso-mediterranea (carpini, ontani, frassini, tassi, aceri), da notevoli estensioni di prati stabili e praterie (oltre i 1500 metri), cospicue superfici caratterizzate da rimboschimenti artificiali di conifere o da suoli recentemente tornati in condizione di prevalente naturalità, in conseguenza della interruzione di pratiche agricole.

2.3 Tutele e salvaguardie

Questo passaggio analitico (di specificazione del precedente) approfondisce semplicemente quanto già rilevato nell'ambito della ricognizione effettuata sui suoli in condizione naturale e sui valori ambientali, introducendo il confronto tra il complesso dei suoli cui si riconosce valenza naturalistica e quello che risulta effettivamente già sottoposto a particolari tutele e salvaguardie di tipo ambientale.

Più nello specifico sono stati considerati infatti:

- l'insieme dei suoli in condizione naturale (intendendo con esso il riaccorpamento complessivo di quella biodiversità che nel passaggio analitico precedente era stato considerato in maniera disaggregata e puntuale);
- le aree tutelate al fine di salvaguardare l'interesse paesaggistico-ambientale;
- le aree e gli oggetti interessati da tutela finalizzata alla salvaguardia dell'interesse bio-ecologico.

Rispetto a tali misure di salvaguardia, riconducibili a specifiche leggi in materia di tutela ambientale (già considerate dal PTP vigente), è possibile notare come, se relazionate alla totalità delle aree di effettivo interesse ambientale, le prime (cioè le aree di salvaguardia) risultino notevolmente meno estese e, pertanto, notevolmente estensibili con riferimento ad una serie di ambienti naturali attualmente non considerati meritevoli di tutela.

2.4 Uso produttivo dei suoli

Il passaggio ricognitivo di approfondimento sulla condizione degli usi produttivi dei suoli, effettuato a partire dalla rielaborazione e interpretazione delle basi cartografiche della carta dell'uso del suolo della Regione Abruzzo (edizione 2001), consente di apprezzare alcune significative caratteristiche peculiari di quest'ambito territoriale che in parte confermano alcune conclusioni cui si era già giunti a seguito dell'interpretazione dei quadri ambientali, in parte introducono ulteriori contributi di riflessione critica.

Il territorio in oggetto, da un punto di vista dei suoli produttivi, è significativamente caratterizzato dalla dominanza del paesaggio agricolo dei seminativi, con notevole prevalenza di quelli arborati e non irrigui in ambiti alto-collinari e di crinale e con prevalenza, invece, dei seminativi in campo aperto e irrigati presso le piane alluvionali di fondovalle o sulle prime scarpate collinari terrazzate.

Le superfici a seminativo arborato solitamente sono frutto dell'associazione tra coltivazioni cerealicole in campo (grano, orzo, farro e altri cereali per l'alimentazione animale) e la presenza di impianti coltivati a oliveto, soprattutto con riferimento alle colline più elevate (a quelle caratterizzate da terreno notevolmente argilloso) e ai versanti più acclivi.

Va sottolineato come le superfici a foraggio o coltivate a maggese o nelle quali abbondano campi di cereali per l'alimentazione animale (bovina e suina) risultino significativamente più estese in corrispondenza della porzione più settentrionale dei comuni di Teramo, Bellante e Mosciano, dove infatti si rinvengono numerose aziende che praticano l'allevamento intensivo.

Nell'ambito delle piane fluviali o, comunque, ove sia rinvenibile una adeguata capacità di irrigazione, si nota una diffusione notevole di coltivazioni di mais e granturco.

Si rinvengono anche numerose piantagioni di girasole e soia, anch'esse essenzialmente funzionali alla produzione di mangimi per animali, molto richiesti sul territorio, a seguito della presenza di importanti allevamenti avicoli di tipo industriale, storicamente presenti in zona.

Una particolarità non trascurabile del locale paesaggio agricolo risiede nella minore estensione degli appezzamenti coltivati ad oliveto, specie sin rapporto con altre aree agricole della campagna adriatica abruzzese: in effetti l'area teramana risente della prossimità (circa 40 chilometri più a nord) del limite settentrionale massimo di diffusione di tale coltura sul versante adriatico e del clima invernale particolarmente rigido dovuto alla sfavorevole esposizione verso nord-est e alla contiguità con cospicue superfici innevate.

La maggiore diffusione dell'olivo, tuttavia, si rileva nell'ambito del crinale meridionale che divide il bacino del Tordino da quello del Vomano e, segnatamente, sulle pendici delle colline rivolte a mezzogiorno, nella zona climatica che dal litorale si spinge fino alla media ed alta collina, mentre sull'opposto crinale alcuni significativi areali di distribuzione si rinvengono nelle campagne tra Giulianova, Montone e Mosciano.

Più articolata, ma più comune, è la situazione relativa ai cosiddetti sistemi colturali complessi, alle colture temporanee, ai frutteti, alle colture orticole agli impianti a vigneto: infatti la loro diffusione è tendenzialmente maggiore sulle pendici rivolte a meridione dei colli meno aspri ed elevati ed è fortemente concentrata, anche per evidenti ragioni logistiche ed economiche, in prossimità delle pianure di fondovalle.

La coltivazione delle uve da tavola e da vinificazione, tuttavia, pur non essendo particolarmente diffusa come in altre aree della provincia (Fino, Vibrata, alto Vomano e Mavone), sta facendo registrare notevoli incrementi negli impianti funzionali alla produzione di varietà DOC da imbottigliamento, soprattutto nell'ambito del territorio del Vomano.

Nel complesso, inoltre, va rilevato che il paesaggio rurale teramano, per ragioni storiche legate prima al latifondismo (coltivazioni cerealicole estensive), poi alla sensibile influenza che qui hanno avuto le lotte per la rivendicazione della mezzadria, oltre che per le particolarità appena evidenziate risulta (a tratti) sensibilmente diverso dal paesaggio rurale tipico delle vicine terre aprutine e vestine, presentandosi nel complesso meno geometricamente suddiviso, meno caratterizzato dalla presenza degli oliveti, quanto piuttosto con notevoli effetti paesaggistici, segnato da notevoli estensioni di seminativo, solcate da macchie boscate e dal corso verdeggiante dei tanti fossi e corpi idrici minori.

2.5 Reti per la mobilità

Il territorio in oggetto è strutturato, con riferimento alle reti della mobilità, da un sistema molto semplice e leggibile, che da sempre si relaziona con un territorio orograficamente aspro ed essenzialmente "disegnato" dalla alternanza di valli fluviali e crinali principali (paralleli alle incisioni vallive) sui quali corrono le strade che collegano gli insediamenti storici di collina.

Un'ulteriore discesa di scala consente, però, di apprezzare, l'esistenza del nutrito e significativo ambito seriale dei fossi minori (tributari dei principali alvei fluviali) sulle cui ripide pendici e forre si arrampica la maggior parte dei collegamenti (un tempo meno rilevanti) che oggi costituiscono il sistema essenziale di collegamento tra le realtà insediative collinari (più marginali) e l'ambito urbano con le sue dotazioni infrastrutturali riconnesse ai sistemi nazionali di accesso all'area.

Questo sistema locale è connesso, dunque, dai percorsi di fondovalle storici (SS80 del Gran Sasso e SS150 Roseto-Montorio) alla via nazionale adriatica (SS16), mentre in direzione opposta, cioè verso la montagna, è proprio la prosecuzione della SS80 ad assicurare attraverso il Passo delle Capannelle le relazioni principali tra l'area teramana e L'Aquila (quindi Roma).

Negli anni trenta del novecento, analogamente a quanto avveniva in altre aree del Paese e dell'Abruzzo, fu avviata la costruzione del collegamento ferroviario locale a binario unico (a scartamento ridotto) tra la città di Teramo e la linea adriatica (stazione di Giulianova), ancora in uso, di recente riutilizzato adeguatamente ai fini dello svolgimento del servizio di collegamento locale.

Su questo telaio essenziale di infrastrutture, grossomodo ancora coincidente con quello storico dei primi anni del '900 (a meno degli ovvi interventi di depolverizzazione, adeguamento e potenziamento), progressivamente si sovrappongono e si innestano i seguenti principali elementi del sistema infrastrutturale di rango nazionale, regionale e territoriale:

- nel 1968 giunge a sud di San Benedetto del Tronto, la tratta dell'autostrada A14 adriatica, con i primi caselli "teramani" di Giulianova-Mosciano-Roseto e Atri-Pineto;
- nel 1984, dopo decenni di ingenti lavori, viene aperto al traffico il tunnel autostradale A24 della Roma-l'Aquila, che nel giro di ulteriori pochi anni giungerà fino a Teramo, determinando la fine dell'isolamento infrastrutturale cui la provincia teramana è stata sempre condannata dai possenti bastioni trasversali del Gran Sasso (tale avvenimento libera la SS80 della funzione di valico montano obbligato di collegamento disagiata con il Tirreno);
- nel dicembre 2006, finalmente, viene aperto al traffico il tratto del raccordo autostradale che unisce la A24 da Teramo/Cartecchio con la A14 presso l'uscita di Mosciano Sant'Angelo (circostanza che determina una ottimale velocità di accesso dalla costa all'area teramana e viceversa e che, soprattutto, libera dal traffico di attraversamento il tratto della SS80 compreso tra Giulianova e Teramo, restituendogli un possibile ruolo di percorso urbano).

Il territorio teramano, dunque, risulta adeguatamente infrastrutturato e connesso in modo sufficiente con gli *hub* internazionali del centro Italia, anche se:

- risulta scarsamente collegato con l'ambito della Val Fino;
- risulta privo di collegamenti efficienti, in ambito collinare, tra la Valle del Tordino e la Val Vomano (ad eccezione che dei due percorsi autostradali);
- necessita della attesa apertura della circonvallazione urbana meridionale all'abitato di Teramo ("lotto zero");
- deve vedere completato definitivamente il programma di realizzazione della pedemontana Marche-Abruzzo nel tratto Teramo-Ascoli;
- attende, più di ogni altra infrastruttura, il completamento della Teramo-A14, fino al mare (SS16).

2.6 Sistema insediativo

L'ambito del Tordino, che ricomprende i territori comunali dei due comuni costieri di Roseto e Giulianova, rappresenta sicuramente la porzione più densamente urbanizzata e strutturata della provincia teramana, nella quale si riscontra la presenza delle tre principali aree urbane del territorio provinciale: il capoluogo (che è anche sede delle principali funzioni amministrative e di servizio di rango territoriale) e, appunto, la seconda e terza città della provincia per popolazione (Roseto e Giulianova).

Queste ultime, specie se considerate unitariamente, rivestono un notevole ruolo (sebbene non paragonabile a quello del capoluogo) in termini di funzioni urbane, al punto da costituire un'unica armatura insediativa, caratterizzata da presenza di rilevanti aree produttive, da un insediamento notevolmente specializzato nella ricettività turistica balneare, da funzioni e servizi che rendono queste città un

riferimento per una notevole quota di popolazione dell'ambito costiero (servizi alle imprese, servizi finanziari, produzione e commercio).

Il sistema insediativo risulta, essenzialmente, costituito da due tipologie principali:

- la prima è ascrivibile al tipo fondamentale degli insediamenti storici sostanzialmente ubicati (per ragioni di carattere storico) sui sistemi collinari di crinale, ad eccezione di Teramo che da sempre intrattiene un particolare rapporto con il corso dei fiumi confluenti al piede dell'insediamento;
- la seconda è costituita, prevalentemente, da filamenti insediativi che, specialmente nel corso dell'ultimo cinquantennio, si sono costituiti presso gli ambiti di fondovalle, approfittando della funzione generatrice delle principali strade che (come nel caso della Val Tordino) collegano la città capoluogo con l'ambito litoraneo.

Relativamente al primo tipo insediativo si può notare che esso oggi rappresenta quello meno rilevante da un punto di vista demografico (forti dinamiche di spopolamento lo hanno depauperato nell'ultimo secolo in favore anche dell'incremento demografico del fondovalle e delle città più grandi) e meno importante sotto il profilo socioeconomico per la scarsa e marginale presenza di funzioni di rango territoriale.

Questo insediamento potrebbe, invece, (anche per il valore delle permanenze storiche architettoniche e dei pregevoli quadri paesaggistici) rivestire in futuro una notevole rilevanza in prospettiva di un suo riuso in chiave di utilizzazione turistica.

Relativamente al secondo tipo insediativo, che è possibile definire "città lineare continua" del fondovalle, la caratteristica più interessante (ai fini di una elaborazione critica e di una successiva visione progettuale) si può individuare nella compresenza e nella promiscuità di funzioni molto diverse.

La contiguità fisica di aree produttive, insediamenti residenziali, attività terziarie ed altro, è stata causa della assenza di qualità del disegno urbano complessivo e costituisce oggi, in presenza di forti spinte insediative legate alla realizzazione di nuovi interventi commerciali e in assenza di pianificazioni efficaci, il motivo di una progressiva perdita di sostenibilità da parte dell'ambiente urbano.

Un terzo fenomeno insediativo interessa, però, il territorio in oggetto: la diffusione della residenza in territorio agricolo. Questo fenomeno, anch'esso interessato da sostenute dinamiche di crescita notevolmente pervasive (specie in alcune zone più prossime alla costa o alla conurbazione teramana), è in costante, preoccupante crescita e non ha ormai alcun tipo di legame con il suo diretto "progenitore", cioè l'insediamento rurale sparso, in quanto si sono definitivamente recise le essenziali relazioni fondative del rapporto tra l'abitazione agricola e il territorio rurale di cui costituivano presidio e motivo di valorizzazione.

In numerose località si rinvencono, tuttavia, notevoli esempi di quello che era lo storico rapporto tra uomo e campagna, tra abitazione e fondo rustico, tra necessità produttiva e rispetto dell'ambiente, che potrebbero essere rimessi in valore tramite programmi convincenti di recupero volti alla costituzione di un patrimonio da utilizzare in chiave turistica, sul modello di quanto avviene in altre zone del Paese.

2.7 Sistema delle aree produttive

La ricognizione svolta, anche attraverso un insieme di approfondimenti tematici e ricognizioni sul campo, ha evidenziato un quadro composto da luci e ombre, indubbe opportunità di crescita potenziale, ma anche oggettivi fattori limitanti lo sviluppo dell'intero comparto produttivo locale.

In tema di opportunità, si può sinteticamente notare che:

- il territorio in oggetto, rispetto ad altri, gode di un eccellente posizionamento geografico, poiché facilmente raggiungibile e connesso ad importanti sistemi di trasporto della rete nazionale (aeroporti, porti, ecc.), soprattutto con riferimento alle connessioni con il versante adriatico e con il corridoio tirrenico;
- il comprensorio, anche ad un esame condotto ad una scala più minuta, risulta adeguatamente infrastrutturato se si considera che la quasi totalità delle aree produttive è agevolmente servita da tronchi di viabilità a scorrimento veloce o primaria (pure in presenza di significative eccezioni);
- si rileva una scarsa specializzazione del sistema produttivo, cioè l'assenza di un settore con funzioni di traino del sistema locale (fattore di per se non negativo), con presenza preponderante di imprese industriali e artigianali dedite alla produzione nei settori

agroalimentare, falegnameria di precisione, produzione di mobili, inerti e semilavorati per l'edilizia, meccanica di precisione;

- si registra la presenza di alcune attività (specie nel campo della meccanica di precisione, nella filiera agroalimentare e nella industria chimica) fortemente impegnate in processi di innovazione di processo e di prodotto e operanti con strutture di ricerca di livello universitario.

Con riferimento, invece, ai limiti strutturali del sistema, si possono richiamare i seguenti fattori:

- la gran parte delle aree originariamente sorte come nuclei industriali (essenzialmente consortili) si è progressivamente riconvertita accogliendo anche attività di dimensione artigianale e modificando la destinazione d'uso di numerosi lotti da produttiva a terziaria;
- il complesso del sistema produttivo locale, seppure caratterizzato da valori di PIL positivi, da qualche anno appare statico e (in qualche caso) in fase di regressione produttiva, soprattutto a causa della crisi che caratterizza alcuni cicli di prodotto;
- il locale sistema produttivo appare sempre meno caratterizzato da lavorazioni ad alto contenuto tecnologico, innovativo e di ricerca e sviluppo (salvo rare eccezioni che confermano la tendenza);
- esso ha risentito pesantemente della contingenza critica del mercato internazionale, della concorrenza di altri sistemi, del dilagante fenomeno della delocalizzazione produttiva verso vicini (e lontani) sistemi economici caratterizzati da minor costo del lavoro, della cessazione dei benefici straordinari per il Mezzogiorno;
- non si ravvisa una particolare forma di specializzazione delle produzioni presenti nell'ambito della vallata che proietti il locale sistema produttivo verso un tipico modello di tipo distrettuale;
- si rileva la tendenza, sempre più pronunciata, verso una progressiva depressione della dimensione media delle aziende (per numero di dipendenti) e una conseguente "artigianalizzazione" del settore produttivo di tipo industriale, con conseguente crescita della domanda di lotti e insediamenti di tipo artigianale (non senza conseguenze di tipo territoriale, quali il progressivo consumo di suolo);
- a fronte di una sempre crescente domanda di nuove localizzazioni per le attività produttive (aree attrezzate opportunamente con infrastrutture e lottizzabili) e di un conseguente notevole incremento delle superfici di territorio destinate dai piani urbanistici vigenti (e adottati) ad espansioni delle aree produttive (genericamente intese), si rileva una quota significativa di aree che, seppur previste nei piani, risultano ancora non insediate.

Stando alla computazione delle superfici delle aree insediate già esistenti e di quelle riferite alle aree di espansione insediabili presenti negli strumenti urbanistici vigenti, si è potuto calcolare un coefficiente di non utilizzazione, in termini di superficie, pari al 40% del totale.

3. INTERPRETAZIONI E PROSPETTIVE

3.1 Reti e connessioni di area vasta

L'analisi e l'interpretazione delle macro-relazioni che il territorio della Val Tordino intrattiene alla scala vasta (già svolte in fase di inquadramento) necessita di una ulteriore specificazione, ad una scala più minuta, per giungere alla comprensione della natura delle interconnessioni territoriali e delle specifiche relazioni di prossimità e interdipendenza funzionale che l'area intrattiene con i contesti contermini.

Tale approfondimento consente, per altro, di cogliere alcune interessanti tendenze in atto e di proiettarne gli esiti prevedibili sulla rete infrastrutturale esistente e sulle sue implementazioni nel medio-lungo periodo.

Il quadro della rete infrastrutturale riferito al territorio dell'area di studio è il risultato della somma delle infrastrutture esistenti e di quelle che si realizzeranno in esito al complesso e articolato quadro delle previsioni programmatiche.

Ad un sistema locale di trasporto pubblico su ferro (linea ferroviaria SFMR Giulianova-Teramo e linea San Benedetto-Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno) sarà affidato, nel prossimo futuro, il compito di consentire una complessiva ristrutturazione del sistema di trasporto pubblico locale all'interno di questi due ambiti insediativi più strutturati e

caratterizzati da fenomeni di vera e propria urbanizzazione, rendendo possibili strategie di ripensamento delle rispettive strutture insediative.

Alla ristrutturazione e al potenziamento del sistema infrastrutturale integrato (obiettivo cui si sta applicando la redazione del piano di bacino provinciale dei trasporti) è affidata anche la missione essenziale di avvicinare (abbattendo i tempi di percorrenza) il cuore della provincia teramana ad una serie di ambiti insediativi contigui, sebbene eterogenei per morfologia, capacità delle reti, conformazione dei sistemi insediativi, specifiche esigenze socioeconomiche e della domanda di mobilità.

Alcune direttrici infrastrutturali, strade a scorrimento veloce, strade extraurbane o tratte ferroviarie, dovranno consentire nel medio-lungo periodo di migliorare sensibilmente le relazioni tra l'ambito della Valle del Tordino e i territori delle frange più periferiche della stessa provincia di Teramo, delle porzioni più interne e meno accessibili del territorio montano, del sistema insediativo piceno e della conurbazione pescarese.

Il miglioramento dei collegamenti con alcune porzioni periferiche del territorio provinciale sarà affidato:

- con riferimento all'area della Val Vibrata, al tratto insistente nella porzione settentrionale della provincia teramana della variante alla vecchia direttrice transcollinare piceno aprutina, detta "pedemontana Abruzzo-Marche" (tronco compreso tra S.Nicolò a Tordino e le intersezioni con la fondovalle Salinello e la fondovalle Vibrata, fino agli abitati di S.Egidio alla Vibrata);
- con riferimento all'area della Val di Fino, alla variante alla strada piceno aprutina che nel tratto meridionale del territorio provinciale andrà a rettificare il percorso della vecchia strada fino a riconnettersi alle tratte già adeguate della strada provinciale Lungo Fino, che conduce direttamente al casello autostradale Pescara Nord.

Tra le dotazioni del sistema infrastrutturale di previsione deve essere sottolineata la potenziale valenza strategica dispiegata dal realizzando autoporto di Roseto (Santa Lucia), nei pressi dell'uscita autostradale A14, il quale dovrebbe assicurare un notevole supporto al locale sistema dei trasporti e, perciò, ad un territorio provinciale ormai fortemente segnato dalla presenza di aree produttive di dimensione medio piccola e da importante concentrazione di superfici commerciali.

3.2 Relazioni di prossimità

Le relazioni di prossimità del circondario tramano (più in generale del bacino di fondovalle del Tordino) con l'area picena e con il comprensorio territoriale della media-bassa Valle del Tronto sono storicamente affidate al percorso costiero della SS16, che collega Giulianova con San Benedetto, nonché al percorso transcollinare della SS81, che collega le due città capoluogo di provincia attraverso i centri di Campli, Civitella del Tronto e Sant'Egidio alla Vibrata.

Una serie di percorsi minori, che attraversano i crinali spartiacque e le piane alluvionali del Salinello e del Vibrata, completano il quadro delle percorrenze di valenza locale attraverso cui si sono, da sempre, garantiti i collegamenti e le relazioni di prossimità tra questi due contigui sistemi insediativi che furono divisi per secoli dalle diverse appartenenze allo Stato Pontificio e al Regno delle Due Sicilie.

All'indomani del *boom* economico degli anni sessanta, i due sistemi urbani di Ascoli e Teramo hanno assistito ad un notevole incremento del pendolarismo generato sostanzialmente dagli spostamenti residenza/lavoro, delle relazioni di tipo economico intrattenute dalle sempre più numerose aziende del locale sistema produttivo, in forte crescita, soprattutto a seguito dell'affermazione del modello piccolo imprenditoriale registratosi in Val Vibrata.

In questo periodo è maturata la convinzione che lo sviluppo di questo vivace e complesso macro territorio "di frontiera", formato dai due ambiti insediativi su cui si polarizzano le dinamiche evolutive del sistema socioeconomico dell'Abruzzo settentrionale e delle Marche meridionali, potesse essere programmato e governato attraverso una visione unitaria fondata su un sistema di relazioni territoriali "a quadrilatero" (Teramo, Giulianova, San Benedetto del Tronto, Ascoli).

Il territorio in questione ha atteso per decenni che l'autostrada Roma-L'Aquila, una volta oltrepassata la barriera orografica del Gran Sasso, si riconnettesse alla

autostrada adriatica proprio in Val Vibrata, in una collocazione baricentrica rispetto ai due bacini e al centro della conurbazione costiera del quadrilatero.

Nel lungo periodo trascorso in attesa di tale collegamento, però, la conurbazione picena del Tronto si è dotata di un importantissimo raccordo autostradale tra la A14 e la città di Ascoli, che ha favorito lo sviluppo economico e produttivo della vallata e ha determinato una notevole crescita demografica dell'intero comprensorio.

Il bacino del Tordino, invece, una volta acquisita la certezza che il collegamento autostradale Roma-Teramo con il mare e l'autostrada adriatica sarebbe transitato nel fondovalle, ha atteso la realizzazione e l'apertura di questa arteria fondamentale, soffrendo non poco questa carenza che ha determinato, in qualche modo, il mancato decollo economico definitivo dell'area, diversamente da quanto accaduto, in positivo, al bacino del Tronto.

Da circa quindici anni, inoltre, è stato programmato l'importante intervento di realizzazione del collegamento pedemontano cosiddetto Abruzzo-Marche, che implica la costruzione di una strada a scorrimento veloce da realizzare in variante al tracciato storico della SS81.

Oggi, detto collegamento tra Teramo e Ascoli (segnatamente tra San Nicolò a Tordino e Maltignano) è in gran parte realizzato o in corso di avanzata realizzazione, almeno con riferimento ai lotti più significativi.

L'apertura completa al traffico di questa arteria determinerà un significativo avvicinamento dei due ambiti urbani e dei relativi sistemi insediativi di prossimità e in particolare genererà, rispetto all'originario collegamento della transcollinare, un significativo slittamento verso la costa della connessione tra Tronto e Tordino.

Ciò con notevoli effetti territoriali che determineranno ulteriore sviluppo del sistema insediativo e delle attività economiche nei pressi delle aree urbanizzate che rappresentano oggi le estreme propaggini orientali delle due conurbazioni cittadine (San Nicolò a Tordino-Bellante stazione e Malignano-Marino del Tronto).

L'apertura di tale collegamento, inoltre, produrrà ulteriori effetti e ricadute sul sistema delle relazioni e, perciò, sulla rete infrastrutturale, tra le quali quelle più rilevanti potrebbero essere:

- il miglioramento delle relazioni tra la Val Vibrata e la Val Tordino;
- una ulteriore facilitazione delle relazioni esistenti tra la Val Vibrata e il vicino fondovalle del Tronto;
- un progressivo processo di potenziamento e adeguamento delle strade di fondovalle che connettono l'ambito costiero e quello pedemontano (circostanza questa che rafforzerà l'utilità complessiva del nuovo casello autostradale della A14, la cui apertura è prevista in corrispondenza dell'intersezione tra l'autostrada e la strada di fondovalle Salinello);
- il definitivo ripensamento funzionale del ruolo della vecchia strada transcollinare piceno-aprutina che potrebbe diventare percorso "lento" tra le due città, con indubbia valenza turistica, funzionale alla fruizione delle risorse paesaggistico ambientali e culturali presenti nell'area.

L'elemento di maggiore novità e rilievo, però, (relativamente all'obiettivo di incrementare relazioni facilitate e qualificate tra i due ambiti) potrebbe riguardare una ipotesi di rafforzamento del collegamento attraverso le linee ferroviarie (attualmente Teramo e Ascoli sono collegate solo indirettamente, attraverso un servizio ferroviario che non contempla coincidenze e che, anzi, prevede ben due "roture di carico" in corrispondenza delle due stazioni della linea adriatica di Giulianova e Porto d'Ascoli).

Al momento le previsioni contenute nelle due pianificazioni regionali e provinciali in materia di trasporti, però, prevedono la effettuazione di servizi di trasporto pubblico metropolitano di superficie sia tra San Benedetto (Porto d'Ascoli) e Ascoli, sia tra Giulianova e Teramo (in parte avviati in fase sperimentale sebbene attraverso l'utilizzo di infrastrutture non ancora adattate e dedicate a tale specifico uso).

Un obiettivo strategico di progetto, sembra pertanto coincidere con la auspicabile realizzazione di un sistema integrato ferroviario di collegamento metropolitano tra i due bacini insediativi, attraverso l'utilizzo della rete esistente (reti locali di fondovalle e utilizzo della rete ferroviaria adriatica) che dovrà essere all'uopo adeguata e ammodernata.

La realizzazione di tale sistema di connessione "sostenibile", al di là degli ovvi vantaggi conseguibili da un punto di vista della significativa contrazione degli impatti ambientali e dei connessi costi sociali, potrebbe assumere, proprio in prospettiva della ricerca di un nuovo modello di sviluppo competitivo di questi territori, il ruolo di progetto strategico funzionale al riassetto complessivo di questi sistemi insediativi.

La creazione di un efficiente sistema del ferro a "C" rovesciata potrebbe rappresentare il presupposto per la totale attualizzazione e rielaborazione delle previsioni di sviluppo di quel complesso territorio che fu identificato come sistema urbano quadrilatero, allora incentrato sui quattro nodi urbani di Ascoli, San Benedetto, Giulianova e Teramo e sulla relativa (ormai insufficiente) rete stradale.

Per quanto riguarda, invece, le relazioni di prossimità tra l'area teramana e la conurbazione pescarese, all'indomani dell'apertura al traffico della bretella autostradale di collegamento tra Teramo (A24) e la A14, esse sono agevolmente assicurate dal collegamento autostradale che consente di percorrere la distanza tra le due città in meno di 50 minuti effettivi.

Deve essere altresì notato come, da almeno un quinquennio, la relazione tra le due aree urbane avvenga, con modalità e tempi molto interessanti, grazie al collegamento ferroviario assicurato da un servizio di trasporto metropolitano regionale (SMFR) che prevede collegamenti orari (almeno nelle ore di punta di maggior movimento dei flussi pendolari) e che consente l'abbattimento di quote significative di traffico stradale.

Tuttavia queste relazioni, con riferimento al collegamento ferroviario, sono ulteriormente migliorabili, anche in conseguenza di un più robusto investimento da programmare sulle infrastrutture e sul materiale rotabile in particolare.

In tale ottica, stante anche il quadro complessivo delle previsioni in tal senso avanzate nell'ambito del Piano Regionale dei Trasporti e del Piano Provinciale di Bacino della Mobilità, si colloca il progetto di realizzazione di un ulteriore collegamento ferroviario tra la linea locale Giulianova-Teramo e la linea ferroviaria adriatica, da attuarsi con la realizzazione di un binario di raccordo tra la stazione di Cologna Spiaggia (linea adriatica) e la fermata di Colliermanesco (prevista sulla linea locale Giulianova-Teramo).

Tale raccordo consentirebbe di effettuare uno specifico servizio di collegamento "espresso" tra Pescara e Teramo (che non comprime o sminuisce la validità di quello diretto Giulianova-Teramo) che avrebbe la caratteristica di risultare più veloce di quello oggi praticabile in quanto si gioverebbe della eliminazione dell'attuale fermata a Giulianova, con un abbattimento sul tempo di percorrenza di circa 8 minuti su 40.

Con tutta evidenza, però, la presenza di significative relazioni di prossimità tra i due ambiti territoriali distinti, ma contigui, non può essere verificata con riferimento esclusivo a specifiche parti dei due comprensori (dove si concentrano le infrastrutture primarie); è invece necessaria la presenza di relazioni qualificate, legami di forte interdipendenza consolidati, riferibili, cioè, ad un complesso di fattori riconducibili alle particolari domande espresse dai territori contermini e alle stesse peculiari caratteristiche dei sistemi che entrano in un "gioco a somma positiva" (rapporti di complementarità che coinvolgono gli assetti insediativi, le caratteristiche dei descrittori socioeconomici, le consuetudini, la presenza di fattori identitari comuni, ecc.).

Poter disporre di un collegamento alternativo a quello costiero (autostradale e ferroviario), oggi assente, sufficientemente veloce ma adeguatamente permeabile, potrebbe risultare molto importante per avvicinare non solo e non tanto le due aree centrali delle rispettive conurbazioni (Teramo e Pescara), quanto, più significativamente, i rispettivi ambiti territoriali di prossimità (fondovalle del Tordino, alto e medio Vomano, basso fondovalle Vomano, o zona nord pescarese, costa meridionale teramana e bassa valle del Fino).

Sia il territorio della media e bassa Val Fino (in provincia di Teramo) che quello del medio corso del Vomano risultano significativamente caratterizzati da buone *performance* dei locali sistemi produttivi, ma anche da anomalie riferibili alle rispettive gravitazioni e relazioni di prossimità con i capoluoghi provinciali.

Entrambi, oggi, sono penalizzati dalla assenza di un adeguato sistema infrastrutturale di supporto alla dinamica struttura socioeconomica che si può dire essenzialmente simile a quella che altrove si rinviene in corrispondenza di piccoli ma vivaci distretti industriali.

La ricognizione effettuata sulle azioni progettuali in corso rivela la programmazione di interventi di portata strategica la cui attuazione, nel lungo periodo, consentirebbe, proprio attraverso la realizzazione di un nuovo collegamento stradale collocato nella porzione interna dei due territori provinciali (percorso di variante alla SS.81, con riconnessione alla area nord pescarese) di raggiungere il duplice obiettivo:

- di facilitare e migliorare le relazioni tra i due ambiti teramano e pescarese;
- di incrementare significativamente le possibilità di relazione, attraverso una connessione permeabile rispetto ai territori attraversati e, dunque, in grado di accrescere contatti e scambi qualificati, generando positive dinamiche relazionali con importanti ricadute sui locali sistemi produttivi.

In tal senso è ipotizzabile sia il recupero dell'intero tracciato della transcollinare piceno-aprutina, sia la rivalutazione della strada pedemontana del Gran Sasso (dal territorio di Montorio, avvicinandosi alle pendici del massiccio, fino all'ambito pedemontano vestino) che può costituire, in prospettiva, un percorso lento di fruizione delle risorse (ambientali, culturali, enogastronomiche) rinvenibili sul territorio con importanti implicazioni positive sulla promozione di tipo turistico.

3.3 Ricognizione delle azioni in corso

La particolare attenzione che il presente studio riserva alla configurazione e alla articolazione (attuale e prevista) del sistema delle infrastrutture per la mobilità è ribadita dall'ulteriore approfondimento effettuato sulle azioni in corso: la ricognizione compiuta si è occupata delle principali attività di progettazione in corso di svolgimento e che, sebbene caratterizzate da fasi e stadi di avanzamento differenziati, andranno ad integrare e completare significativamente l'attuale patrimonio infrastrutturale.

Si arriva, così, ad una rappresentazione "tendenziosa" che, pur mantenendo distinti i piani che caratterizzano il patrimonio infrastrutturale in esercizio e quello di previsione, costruisce un quadro complessivo del territorio al futuro (tenendo in considerazione un orizzonte temporale valutabile in un quindicennio): il quadro delle previsioni rilevate, sovrapposto a quello della rete esistente, è stato assunto come scenario prospettico in funzione della successiva costruzione della visione strategica.

A tal proposito è da notare come venga evidenziato e riportato nella sua versione più significativa l'intero programma di riqualificazione/rifunzionalizzazione della ferrovia esistente tra Teramo (Gammarana) e Giulianova Scalo, del quale si evidenziano:

- il proposto e strategico prolungamento verso la città, allo scopo di raggiungere l'area occidentale della conurbazione (dove è il polo sportivo di Scapriano e dove si prevede di realizzare un importante parcheggio di scambio a servizio delle utenze pendolari in ingresso in città dalla parte settentrionale e dal territorio montano della provincia) e di intercettare, con funzione di servizio prettamente urbano, quote rilevanti di utenze specifiche gravitanti nell'ambito cittadino (polo universitario, centri di ricerca, aree commerciali, polo amministrativo, centro commerciale naturale, sedi di servizi pubblici, luoghi per il tempo libero, ecc.);
- il significativo progetto di biforcazione della linea verso sud (raccordo ferrovia locale/ferrovia adriatica tra Colliermanesco e Cologna Spiaggia) al fine di favorire la effettuazione di un servizio di trasporto locale diretto tra Teramo e Pescara che non sia costretto a transitare per Giulianova;
- l'incremento del numero delle stazioni e la rimessa in efficienza di quelle oggi non utilizzabili quali fermate urbane lungo la vallata che diventi alternativo e sostituisca progressivamente il servizio di trasporto pubblico su gomma al fine di contribuire sensibilmente a una decongestione del tracciato della ex SS.80, oggi chiamato a svolgere una funzione di asse urbano.

Con riferimento alla rete stradale si può dire invece che, all'indomani della sospirata e tanto attesa messa in esercizio del raccordo autostradale tra la A 24 e la A14, l'area in oggetto può essere considerata correttamente servita da una rete primaria di infrastrutture complessivamente efficiente.

L'attuale sistema stradale riesce, infatti, a separare il traffico veicolare di attraversamento da quello locale (essenzialmente spostamenti interni alla vallata generati dal pendolarismo per motivi di lavoro e di altra natura), mentre un tempo la promiscuità obbligata di tali flussi, nell'ambito del tracciato della vecchia statale, rappresentava il principale problema del sistema locale della mobilità.

La realizzazione del collegamento autostradale Roma-Teramo-A14, però, nonostante le previsioni, non permette di collegare Teramo con il mare (SS16): in tal senso, uno dei progetti più rilevanti è quello del completamento del raccordo autostradale nel tratto compreso tra l'uscita A14 di Mosciano Sant'Angelo e il litorale (SS16) presso il ponte sul Tordino (tra Cologna e Giulianova) e dei relativi raccordi di riconnessione tra quest'arteria e le aree urbanizzate contigue, anche in previsione dell'insediamento di importanti impianti produttivi e terziari.

Esistono poi progetti di altre opere la cui realizzazione (o completamento) consentirebbe all'intero comprensorio di raggiungere un migliore equilibrio in termini di efficienza complessiva delle reti, soprattutto con riferimento alla auspicabile eliminazione di strozzature del sistema presso i nodi tra il sistema della viabilità locale e quella di tipo territoriale.

Le aree più critiche in tal senso sono quelle poste in corrispondenza della cintura urbana di Teramo, dell'attraversamento principale lineare dei centri costieri di Roseto e Giulianova, delle intersezioni tra le strade di fondovalle e le aree produttive o più densamente insediate.

Il quadro delle previsioni rilevate evidenzia la rilevanza di alcuni progetti che si possono legittimamente candidare se non a risolvere, almeno a contribuire significativamente alla notevole mitigazione di alcune inefficienze di sistema.

In particolare sembra di poter sottolineare, in ordine di rilevanza, l'utilità attesa attribuibile ai seguenti interventi (che si caratterizzano come necessari al fine di elevare il livello di dotazione complessiva della rete di rango territoriale):

- completamento (in corso di avanzata realizzazione) della doppia carreggiata nella tratta dell'autostrada A24 Roma-Teramo, nel tratto compreso tra l'uscita di Villa Vomano e l'imbocco della galleria di Collurania (Teramo);
- completamento funzionale e apertura all'esercizio della tangenziale meridionale all'abitato della città di Teramo, meglio nota come "lotto zero", con previsione di innesto diretto nella autostrada A24 e immissione sul tracciato della SS80 in località Madonna della Cona;
- completamento della strada a scorrimento veloce (in variante al tracciato della SS81) di collegamento tra la valle del Tordino e la valle del Tronto tra San Nicolò a Tordino e Garrufo (S.Omero) e quindi tra Garrufo e Maltignano (AP);
- intervento di adeguamento e messa in sicurezza del tracciato della SS80 del Gran Sasso d'Italia nel tratto compreso tra la località Madonna della Cona (Teramo) e Montorio al Vomano;
- intervento di adeguamento, potenziamento e messa in sicurezza, anche attraverso la prevista realizzazione di "cavalletti" tangenziali ai centri abitati, della SS150 della fondovalle Vomano, tra il casello dell'autostrada A24 Roma-Teramo e l'intersezione con la SS16;
- realizzazione di una nuova direttrice transcollinare di collegamento interno dell'Abruzzo pedemontano (pedemontana Abruzzo-Marche), in variante al vecchio tracciato della SS81 Piceno Aprutina, tra la valle del Vomano e la valle del Fino;
- realizzazione di un nuovo casello autostradale della A14 nei pressi della intersezione con la strada di fondovalle del fiume Salinello, a servizio del sistema insediativo dell'omonima vallata e della porzione pedemontana più settentrionale della provincia (territori con vocazione turistica di Campi e di Civitella del Tronto e comprensorio dei Monti Gemelli);
- completamento ed entrata in esercizio del realizzando autoporto regionale di Roseto degli Abruzzi.

Risultano, inoltre, programmati una serie di interventi rilevanti, i cui effetti in termini di migliorie apportate al complesso della rete dell'area sono da considerare di interesse locale, caratterizzandosi come necessari ad elevare il livello di dotazione della rete di servizio alla mobilità urbana della città di Teramo.

I seguenti specifici interventi, daranno vita ad un sistema tangenziale circolare dell'abitato, a sua volta collegato con i tronchi della viabilità primaria:

- realizzazione di un percorso di variante (in gran parte da realizzarsi in galleria) settentrionale all'abitato della città di Teramo, con previsione di riconnessione diretta (verso est) alla SS80, presso Nepezzano, con riconnessione alla nuova tratta della

strada a scorrimento veloce tra Teramo e Ascoli (presso San Nicolò a Tordino) e riconnessione diretta (verso ovest) al tracciato della SS81, nei pressi di Scapriano, dove si prevede un parcheggio di scambio e la fermata terminale della linea ferroviaria;

- realizzazione di una bretella di collegamento dell'abitato di Teramo (espansione periferica orientale) con la gronda settentrionale tangenziale all'abitato (dettagliatamente descritta al precedente punto), attraverso uno svincolo di connessione nei pressi dell'abitato di Colle Atterato;
- realizzazione di un percorso di variante (in gran parte da realizzarsi in galleria) occidentale all'abitato della città di Teramo, con previsione di riconnessione diretta (verso sud) al tracciato del "lotto zero", in corrispondenza della localizzazione di un ulteriore parcheggio di scambio e riconnessione (verso nord) al tracciato della SS81, nei pressi di Scapriano.

4. VISIONE TERRITORIALE STRATEGICA

4.1 La struttura della visione strategica

La visione strategica (finalizzata a fornire ad amministratori e operatori economici un disegno di prospettiva attraverso il quale perseguire obiettivi di sviluppo locale sostenibile) è fondata su un ripensamento complessivo del sistema territoriale del fondovalle che da insediamento lineare (pervasivo e "incrementale") deve essere riprogettato come articolazione complessa di centralità urbane e nodi polifunzionali.

Per raggiungere questo scopo la visione strategica punta sul ruolo "strutturante" di un sistema innovativo di trasporto pubblico da realizzare sul tracciato dell'attuale ferrovia. Detto sistema ferroviario "metropolitano" dovrebbe essere prolungato ad ovest fino a Scapriano e meglio raccordato con la linea adriatica (in direzione Pescara) mediante la realizzazione di una nuova bretella tra le stazioni di ColleranESCO e Cologna Spiaggia. La visione strategica, dunque, è stata in prima istanza costruita sui seguenti concetti di base:

- valorizzazione polifunzionale dei sistemi urbani di testata (Teramo e Roseto-Giulianova);
- riprogettazione in chiave ibrida del nodo intermodale di Mosciano S. Angelo;
- creazione di nuove centralità urbane in corrispondenza delle stazioni (già esistenti o proposte) della ferrovia metropolitana (Piano d'Accio, San Nicolò, Bellante, Notaresco e ColleranESCO);
- salvaguardia dei residui varchi di discontinuità lungo l'asse di fondovalle per la ricostituzione di elementi di naturalità intervallati alla continuità del sistema insediativo lineare;
- realizzazione di un sistema di salvaguardia ambientale articolata e differenziata lungo l'alveo del fiume Tordino (che assume il ruolo di parco urbano attrezzato in corrispondenza delle nuove centralità urbane);
- riqualificazione dell'insediamento lineare lungo la strada statale (oggi ricondotta ad un ruolo urbano dall'apertura della Teramo-mare).

Anche a seguito dell'ampia fase di partecipazione attivata durante il processo di piano, la visione strategica iniziale è stata articolata e dettagliata, con il progressivo assorbimento delle indicazioni di *feed back* emerse a seguito dei *forum* di ascolto.

Ne è scaturita una visione rafforzata nei contenuti ed articolata in una duplice serie di azioni, funzionali al raggiungimento di un nuovo e più equilibrato assetto territoriale:

- le azioni generali (ovvero, le politiche territoriali di sistema);
- le azioni specifiche (ovvero, le strategie localizzate e traducibili in interventi materiali).

Le azioni generali si riferiscono a norme d'uso, a pratiche e procedure, funzionali al perseguimento delle finalità di carattere generale, la cui validità (una volta condivisa dagli attori del processo di costruzione della visione) prescinde dalla dimensione spaziale.

Le azioni specifiche, coerenti con le politiche territoriali di tipo generale, permettono invece di articolare le scelte strategiche in termini spaziali e di individuare interventi localizzati e attivabili (che saranno poi oggetto della definizione dei progetti operativi).

4.2 Il sistema ambientale

La visione strategica del sistema ambientale si fonda sulle seguenti azioni generali di progetto (politiche territoriali), così come approfondite nei *forum* organizzati dalla Provincia:

- valorizzare i terreni agricoli e le risorse paesaggistiche, in prospettiva di una potenziale promozione di tipo turistico del territorio, da perseguire anche attraverso azioni di salvaguardia dei crinali e di ogni altro luogo caratterizzato da oggettive valenze paesaggistiche;
- sostenere le attività impegnate nelle filiere agricole che originano produzioni di pregio e qualità certificata o riconosciuta, attraverso diverse forme di incentivazione delle imprese del settore;
- rafforzare l'integrazione tra gli ambiti di fondovalle a vocazione produttivo/residenziale e gli ambiti collinari a vocazione agricola, nella prospettiva della creazione di un sistema turistico integrato;
- incentivare le politiche di sviluppo del turismo rurale al fine di costituire una alternativa di offerta che integri e completi l'attuale offerta turistica (di fatto basata sulle risorse balneari dell'ambito litoraneo o su quelle ambientali dell'ambito montano);
- valorizzare la produzione agricola locale attraverso la promozione del consumo di prodotti agricoli attraverso il cosiddetto sistema "a chilometri zero", la progressiva riaffermazione delle pratiche di coltivazione per autoconsumo fondate sulla cura dei piccoli orti privati, il recupero delle strade interpoderali e la promozione delle buone pratiche sperimentate in altri ambiti rurali;
- promuovere iniziative di tipo istituzionale/amministrativo volte al riconoscimento del territorio dell'ambito della media e bassa Valle del Tordino come ambito di intervento unitario con riferimento a diversi assi di intervento previsti dalle politiche di programmazione di livello comunitario (PAT);
- promuovere interventi volti al perseguimento dell'obiettivo della tutela dell'ecosistema fluviale, attraverso la realizzazione di impianti di fitodepurazione, il ricorso alle pratiche di agricoltura biologica, la riduzione del prelievo di ghiaia dalle zone di alveo, il ripensamento del sistema delle canalizzazioni trasversali al fiume, la tutela delle aree caratterizzate da vegetazione ripariale, la definizione di un sistema di monitoraggio e controllo per garantire il rispetto della legislazione in materia di deflusso minimo vitale, il coordinamento delle azioni di controllo volte a ridurre l'inquinamento delle acque, la realizzazione di opere di bonifica delle acque fluviali e di falda al fine di ridurre il livello di inquinamento di tipo biologico e micro-biologico, la limitazione dell'attività di trasformazione del territorio (in particolare dell'attività edilizia) nei pressi degli ambienti di foce (Tordino, Vomano, Salinello), anche eventualmente programmando interventi di rimboschimento delle aree verdi prossime a tali ambiti, la promozione di un coordinamento agile ed efficiente tra gli enti e le istituzioni a vario titolo competenti ad intervenire sull'ambito fluviale, al fine di scongiurare ulteriori interventi che ne pregiudichino il già fragile equilibrio ambientale;
- promuovere interventi funzionali alla ricostituzione di una rete ecologica sul territorio, attraverso la incentivazione di interventi di rinaturalizzazione e rimboschimento, il ripristino di pratiche agrarie finalizzate alla ricostituzione di siepi e filari alberati, la mitigazione della frammentazione dell'ecosistema (causata essenzialmente dalla proliferazione di opere infrastrutturali) attraverso la realizzazione di sottopassi per la fauna selvatica, il raccordo tra le politiche di pianificazione/gestione del territorio e quelle finalizzate allo studio, al controllo e alla gestione delle politiche di tipo faunistico/venatorio, anche attraverso la redazione coordinata di atlanti faunistici delle specie selvatiche presenti nell'ambito della media e bassa Val Tordino;
- contenere il consumo indiscriminato di suolo a fini insediativi, attraverso il controllo della nuova edificazione in aree naturali di pregio, il coordinamento dell'attività di programmazione di opere pubbliche di valenza intercomunale dei singoli comuni, la promozione di strategie di recupero di strutture inerenti attività produttive e terziarie dismesse al fine di destinarle ad impianti per la produzione di energia rinnovabile.

4.3 Il sistema insediativo

La visione strategica del sistema insediativo è costruita attraverso un progressivo processo di specificazione e approfondimento di alcuni temi di rilevante portata che, a partire da una ridefinizione delle specifiche funzioni proprie dei diversi ambiti

insediativi precedentemente riconosciuti, implicano una decisa capacità di ristrutturazione dei tessuti e delle reti asservite agli stessi.

Sarà, inoltre, indispensabile un ripensamento del rapporto tra insediamento e luoghi pubblici o tra insediamento e servizi di rango territoriale, nel senso che sia i primi che i secondi dovranno essere intesi come preziose opportunità da cogliere per pervenire ad una ridefinizione della qualità complessiva dell'insediamento (oggi assente).

In particolare possono essere individuate le seguenti principali politiche di trasformazione e intervento:

- rifunzionalizzare le stazioni esistenti o realizzare nuove fermate del servizio di trasporto pubblico metropolitano al fine di operare un ridisegno complessivo delle aree limitrofe attraverso la riqualificazione delle aree residenziali e il ripensamento del rapporto promiscuo esistente tra la funzione residenziale e le altre funzioni;
- riconsiderare, in una logica sistemica, gli effetti indotti sulla trasformazione del territorio (in particolare sulla struttura insediativa) dalle recenti modificazioni introdotte presso le principali polarità urbane attraverso la localizzazione (presente o prevista) di importanti strutture e servizi di rango territoriale (polo universitario presso S.Atto, polo sportivo e commerciale di scala comprensoriale tra Villa Pavone e S.Nicolò, realizzazione dell'istituto zoo profilattico presso Colleatterrato, previsto insediamento di nuove polarità del commercio al dettaglio a Bellante Stazione e Colleranese, sviluppo del polo plurifunzionale di Mosciano Sant'Angelo, ecc.);
- progettare le nuove centralità urbane quali luoghi in cui promuovere la razionalizzazione, l'incremento o il riequilibrio degli spazi pubblici o delle strutture di pubblico servizio, evitando di trasformarle in nuove opportunità speculative con effetti di crescita della sola offerta residenziale;
- garantire che intorno alle nuove centralità urbane di progetto lo sviluppo insediativo segua logiche di tipo qualitativo piuttosto che quelle sin qui praticate di crescita incrementale indifferenziata, producendo quelle condizioni che si individuano come strategiche e che coincidono con l'aumento di *standard* e servizi, la realizzazione di strutture e spazi di uso pubblico, la localizzazione di centri di erogazione di servizi di eccellenza, l'incremento della dotazione di spazi verdi attrezzati per attività ludico ricreative e di infrastrutture funzionali ad un incremento di mobilità pubblica sostenibile ed ecocompatibile;
- dotare l'ambito insediativo del fondovalle urbanizzato di strutture e servizi di rango territoriale attualmente scarsamente rinvenibili sul territorio provinciale e, in speciale modo, nel contesto della città di Teramo, quali, ad esempio, strutture atte ad ospitare turismo congressuale, ricettività in strutture di adeguato target qualitativo, spazi adatti alla promozione di manifestazioni, incontri, *meeting*, esposizioni;
- recuperare le peculiarità insediative e l'indubbia valenza del patrimonio architettonico storico e il valore delle pratiche artigianali tradizionali, al fine di valorizzare (anche a fini turistici) gli insediamenti storici;
- affrontare in una logica unitaria e di ambito territoriale di vallata i nuovi investimenti statali in materia di edilizia economica e popolare;
- ridefinire, in termini di funzionalità, qualità della vita, dotazione di *standard* e spazi di uso pubblico di significativa valenza, l'insediamento sorto negli ultimi quattro decenni a ridosso dell'asse viario della strada statale 80, in maniera tale che gli interventi di riqualificazione di tale ambito sommino i propri effetti positivi con quelli derivanti dalla valorizzazione degli ambiti di prossimità contigui alle fermate del servizio di trasporto pubblico metropolitano su ferro;
- promuovere lo sviluppo del porto di Giulianova (a servizio dell'intero territorio provinciale) in termini di strutture e attività funzionali ad una sua progressiva specializzazione per assicurare collegamenti marittimi di ambito regionale e/o interregionale, oltre che di soddisfare la domanda di turismo diportistico;
- favorire o accrescere gli interventi di riuso (riqualificazione urbanistica) di importanti aree strategiche interne o prossime ai principali tessuti insediativi della vallata (spesso coincidenti con grosse superfici e volumi di attività industriali dismesse) al fine di dotare le città di servizi e strutture carenti.

4.4 Il sistema produttivo

La visione strategica del sistema della produzione individua preliminarmente una serie di politiche da applicare trasversalmente, cioè alla generalità del territorio oggetto di intervento, a prescindere dalla dimensione fisico-spaziale dei problemi e dalla ubicazione degli interventi, costruendo una griglia di priorità che dovranno essere in grado, una volta approvato il piano d'area, di definire un vero e proprio nuovo *modus operandi*, che dovrà riguardare tutti gli attori coinvolti nei processi decisionali funzionali allo sviluppo del sistema produttivo.

Il nuovo approccio sarà mirato al perseguimento di un diverso concetto di sviluppo e al raggiungimento del requisito della sostenibilità (che dovrà essere sempre verificata attraverso la valutazione dei piani e dei singoli interventi di attuazione).

Essenzialmente le politiche di ridefinizione dell'assetto territoriale del sistema della produzione dovranno condurre ad una razionalizzazione dell'esistente, alla riqualificazione delle aree sature, ad un contenimento del consumo di suolo, alla individuazione di aree specializzate, alla definizione di una gerarchia di aree cui attribuire diversa valenza, alla progressiva attuazione delle cosiddette aree ecologicamente attrezzate (cioè meglio sostenibili da un punto di vista ambientale), alla realizzazione di un efficiente sistema infrastrutturale di servizio alle aree produttive tale da realizzare connessioni in grado di liberare dal traffico pesante la viabilità di servizio alle aree residenziali.

In particolare, in esito al percorso di ascolto degli attori operato attraverso i *forum*, è emerso il seguente quadro di azioni condivise:

- definire, a seguito di opportuni approfondimenti specifici sulla condizione del sistema produttivo, un assetto del sistema fondato sul contenimento del consumo di suolo e sulla individuazione di poli produttivi principali, di rango territoriale, in cui concentrare prevalentemente le produzioni di dimensione industriale ed a più alto carico urbanistico e di aree di carattere locale in cui favorire l'insediamento di attività produttive di dimensione artigianale, a maggior valore aggiunto, con possibilità di localizzazione di attività terziarie ad alto contenuto di innovazione tecnologica;
- individuare le nuove aree produttive in grado di far fronte alle future richieste di lotti, in una logica di reperimento che (superando il localismo e il campanilismo) si misuri con le logiche e le esigenze territoriali di area vasta, attraverso un progressivo processo di concentrazione di tali superfici all'interno dei poli produttivi di valenza territoriale;
- incentivare le politiche volte al superamento delle difficoltà relative al riutilizzo delle volumetrie produttive mai utilizzate, dismesse, o nelle quali sono cessate le attività di produzione per motivi legati alle condizioni economiche delle aziende (fallimenti), anche al fine di determinare la produzione di nuovi strumenti legislativi (leggi regionali *ad hoc*) attraverso le cui modifiche, regolare in modo innovativo la materia, con riferimento ai casi citati, e consentire il riuso dei manufatti "improduttivi", specie con riferimento a quelli ubicati in aree consortili;
- sostenere le aziende impegnate nel conseguimento delle certificazioni ambientali EMAS e altri riconoscimenti comunitari in materia di sostenibilità ecologica degli impianti e dei cicli produttivi;
- sostenere le aziende che presentano progetti di sfruttamento di fonti energetiche rinnovabili, anche con riferimento alla istituzione di corsie preferenziali per il rilascio delle autorizzazioni all'insediamento;
- sostenere progressivamente programmi di localizzazione di funzioni di tipo direzionale in alcune specifiche localizzazioni di fondovalle al fine di favorire l'insediamento di imprese di servizio a quelle industriali in grado di fornire servizi qualificati e attività di R&S e assistenza non solo finanziaria;
- ripensare, da un punto di vista della individuazione delle aree di sviluppo industriale, i criteri e le norme per l'espansione delle aree produttive al fine di orientarle verso una logica di sviluppo qualitativo e di salvaguardia del paesaggio, oltre che di risparmio del consumo di suolo;
- realizzare un censimento delle attività produttive con l'intento di comprendere le tipologie delle produzioni prevalenti e favorire l'insediamento di attività produttive complementari al fine di favorire la formazione di piccoli distretti;

- creare un fondo di rotazione per rilevare le aziende in chiusura, al fine di recuperarne aree, strutture e apparati produttivi ed, eventualmente, ridestinarne i lotti a nuove aziende già titolari di richieste di insediamento;
- evitare, attraverso apposita pianificazione all'interno degli strumenti urbanistici comunali, la possibilità futura di individuare aree di espansione produttiva (anche di tipo artigianale) nelle aree collinari al duplice fine di minimizzare gli impatti ambientali e di contenere i costi di insediamento (riducendo in tal modo anche i costi sociali dell'intervento);
- creare consorzi finalizzati alla massimizzazione dei risparmi in materia di consumo energetico, con possibilità di produrre o acquistare, in forma associata, energia derivante da fonti rinnovabili, prevedendo incentivazioni di varia natura;
- razionalizzare strutture ed infrastrutture a servizio del porto di Giulianova al fine di potenziare la già rilevante attività cantieristica, con potenziali notevoli benefici per l'intero sistema produttivo e socioeconomico della vallata;
- favorire, ove possibile, la ripresa delle attività agricole nell'ambito del fondovalle, anche incentivando pratiche di coltivazione di orti urbani e piccoli orti per auto sostentamento che non facciano largo uso di prodotti chimici, oltre che evitando di insediare attività produttive e residenziali o terziarie in aree favorevoli alla possibilità di praticare l'agricoltura;
- realizzare attività di studio, caratterizzazione e successiva bonifica dei terreni agricoli particolarmente degradati o inquinati (anche da una pratica agricola caratterizzata da notevole ricorso all'uso di sostanze chimiche) al fine di programmare progressivi piani di rinaturalizzazione dei terreni;
- programmare lo sviluppo del territorio agricolo attraverso azioni di programmazioni, monitoraggio e controllo (sanzione) verificando che le imprese agricole che accedono alla erogazione di contributi specifici eseguano quanto programmato e dichiarato in termini, ad esempio, di impianti di particolari colture;
- realizzare, nell'ambito delle centralità urbane, e di alcune in particolare, delle strutture mercatali e di stoccaggio/deposito/pre-commercializzazione in grado di supportare adeguatamente il locale sistema della produzione agricola contribuendo anche ad accorciare la filiera tra produzione e consumo;
- incentivare l'insediamento, presso le zone produttive, di attività impegnate in produzioni complementari all'agricoltura (trasformazione di prodotti, settore agroalimentare ecc.) al fine di rafforzare processi di filiera a vantaggio delle produzioni tipiche locali di qualità;
- favorire attraverso opportuna programmazione e per mezzo di meccanismi di incentivazione processi indispensabili di autorigenerazione del terreno attraverso la pratica della rotazione delle colture, del riposo dei terreni sfruttati, del contenimento delle monoculture;
- utilizzare le aziende agricole in chiave di presidio del territorio attraverso il loro ruolo essenziale nella gestione e manutenzione del territorio a livello di contrasto dei rischi di natura idrogeologica e quali presidio per la gestione dei boschi e dei pascoli;
- promuovere e sostenere la nascita di fattorie didattiche e fattorie per la vendita diretta di prodotti agroalimentari di qualità certificata anche attraverso la promozione di speciali patti territoriali tra produttori e consumatori e la diffusione di centri di educazione ambientale e alimentare sul territorio.

4.5 La visione strategica: dalla città lineare alle nuove centralità urbane

Il Piano d'Area rappresenta l'occasione per utilizzare un approccio strategico all'intervento e per elaborare una visione di sviluppo del territorio fortemente condivisa dai soggetti che parteciperanno alla sua formazione.

Da un punto di vista progettuale, perciò, la visione strategica è fondata su un ripensamento complessivo del sistema territoriale del fondovalle che, da insediamento lineare pressoché continuo e indifferenziato, viene riprogettato come articolazione complessa di nuove centralità urbane.

Essa propone un processo di progressiva "trasfigurazione" che produrrà il passaggio da una forma urbana comunque ascrivibile al tipo fondamentale della conurbazione lineare, ad una nuova tipologia insediativa fondata su nuove "centralità urbane".

Si tratta di poli in cui si concentrano (o si concentreranno) funzioni urbane e al cui centro saranno proprio le stazioni del servizio ferroviario metropolitano di progetto, elementi propulsori della coagulazione e della strutturazione di forme insediative più mature, ma anche occasioni per promuoverne la riorganizzazione e la risignificazione.

Tali nodi di scambio intermodale si collocano in particolari situazioni caratterizzate dalla presenza (o dalla prospettiva) di significativi luoghi di aggregazione, centri di erogazione di servizi di eccellenza, sedi di funzioni pubbliche, luoghi di interesse collettivo o caratterizzati da funzioni che generano nuovi effetti di centralità urbana (centri commerciali, centri sportivi, centri del tempo libero).

L'elemento di progetto ricorrente e comune a tutte le centralità, sia che si tratti di interventi da realizzare *ex novo*, sia di riqualificazioni dell'insediamento, è rappresentato dalla fermata del servizio di collegamento metropolitano su rete ferroviaria (quello che un tempo fu l'elemento generatore dell'insediamento vallivo oggi viene trasformato in un suo fattore di riscatto e valorizzazione).

Ognuna di queste fermate risulta direttamente connessa, tramite sistemi di mobilità pedonale e ciclabile:

- al percorso ecologico in ambito fluviale;
- ai percorsi di fruizione delle risorse naturalistiche che si snodano entro le aree a maggiore valenza naturale paesaggistica (parchi territoriali attrezzati);
- ai parchi urbani attrezzati che vengono realizzati in corrispondenza delle fermate della linea ferroviaria, costituendo dei luoghi notevoli in cui alla tutela e alla salvaguardia dell'ambito fluviale si aggiunge una possibilità reale di fruizione della risorsa ambientale che contribuisce al miglioramento complessivo del livello di vivibilità dell'ambito urbanizzato.

In corrispondenza di tali fermate (sempre localizzate all'interno di tessuti insediativi piuttosto consolidati sorti lungo l'asse storico della SS80) si prevede di effettuare interventi di riqualificazione e di arredo urbano della tratta stradale, ormai sgravata dalla funzione di collegamento di tipo territoriale e caricata, invece, di una nuova funzione di asse urbano, con previsione di realizzazione di attraversamenti pedonali protetti, marciapiedi attrezzati tratti di piste ciclabili, piccole aree verdi prossime al percorso stradale.

All'interno di detti centri abitati, sempre in prossimità delle fermate del sistema di trasporto pubblico in sede propria, saranno individuate aree di particolare valenza urbana presso le quali localizzare interventi finalizzati alla creazione non solo di servizi (aree a *standard* di cui al DM 1444/68), ma anche di "luoghi notevoli" nei quali concentrare funzioni particolarmente importanti e in grado di promuovere aggregazione e socializzazione.

L'insieme degli interventi finalizzati alla dotazione di servizi di tipo urbano, alla creazione di reti della mobilità ciclabile e pedonale, alla realizzazione di aree verdi attrezzate fruibili da tali nuclei insediati (che nel contempo sono parti integranti del sistema naturale tutelato del corso fluviale del Tordino) è pensato come realizzabile, nel concreto, attraverso una modalità di attuazione che presuppone il concorso essenziale di investimenti pubblici e privati.

Gli investitori privati saranno individuati tra quei soggetti imprenditoriali, operanti sul mercato immobiliare, ai quali, attraverso specifiche forme di concertazione, sarà consentito di avanzare proposte progettuali di tipo attuativo relative ad interventi edilizi alla scala urbana. Coloro a cui, nell'ambito di tali schede-progetto, sarà consentito di realizzare volumetrie di tipo commerciale, direzionale, terziario e residenziale, saranno chiamati a concorrere alla realizzazione delle strutture e delle dotazioni di interesse pubblico.

Per raggiungere l'obiettivo fondamentale del progetto, cioè quello di dar vita ad un sistema di nuove centralità, si prevede anche una differenziazione delle stesse in senso funzionale, attraverso l'enfaticizzazione di specifiche "vocazioni" del territorio o la individuazione (ridefinizione) di nuovi possibili ruoli funzionali che specifiche *location* sembrano offrire in funzione della visione strategica complessiva (da sottoporre, ovviamente, alla verifica ed eventuale integrazione in ragione del dibattito pubblico da aprire sul tema).

Polarità urbana della città di Teramo

Relativamente alla complessa centralità urbana di Teramo, si prevede essenzialmente una serie di interventi connessi alla realizzazione del tronco urbano della linea metropolitana di superficie, con riflessi essenziali che determineranno un programma specifico di interventi di riqualificazione dei brani di tessuti urbano attraversati.

Si prevede, nei pressi delle fermate, di realizzare interventi di nuova dotazione di servizi pubblici di vario genere, da individuarsi e concordarsi attraverso un programma specifico derivato dalle previsioni del PRG e, soprattutto, dalle più recenti indicazioni strategica a scala urbana.

Centralità urbana di progetto di Piano d'Accio

La centralità prevista nell'ambito della fermata (attualmente non esistente ma programmata) di Piano d'Accio è senza dubbio quella di maggior rilievo strategico nell'ambito della intera area di progetto, poiché assomma in una significativa *mixité* una quantità di funzioni, luoghi "centrali", attrattori di traffico e sedi di erogazione di servizi la cui concentrazione e rilevanza determina la definizione di una vera e propria polarità con funzioni prettamente urbane in un contesto densamente insediato e immediatamente adiacente alla vera e propria struttura urbana di Teramo.

Questa centralità si caratterizza come un ambito plurifunzionale in quanto sono presenti sia le funzioni di eccellenza relative al polo culturale dell'Università e al polo scientifico dell'Istituto Zooprofilattico, sia quelle tipiche di un piccolo "distretto" specializzato nella erogazione di servizi al tempo libero.

Centralità urbana di progetto di San Nicolò a Tordino

Sebbene frazione del comune di Teramo, l'abitato di San Nicolò presenta indicatori e problemi tipici di una cittadina per molti aspetti "autosufficiente" di piccola-media dimensione e nelle cui immediate adiacenze è rinvenibile un articolato e complesso sistema produttivo consolidato (aree industriali del consorzio, zone artigianali, superfici commerciali di notevole entità e di recente espansione).

La presenza di queste aree produttive e una sensibile carenza di strutture di servizio alle attività produttive stesse suggerisce di specializzare questa centralità come polo di concentrazione dei servizi terziari e direzionali al servizio delle imprese.

Centralità urbana di progetto di Bellante stazione

La fermata di Bellante Stazione è caratterizzata, essenzialmente, dalla estrema prossimità alle due aree industriali (ad ovest quella consortile di Teramo-S.Atto, ormai satura, ad est quella di Bellante stazione che è in fase di espansione), tra le quali in assoluta contiguità con lo scalo del servizio di trasporto metropolitano si insedierà a breve il previsto centro commerciale al dettaglio (il più grande della conurbazione valliva).

Il sito, tuttavia, si giova della prossimità al centro storico del borgo di Ripattoni (tessuto storico discretamente conservato con presenza di alcuni importanti contenitori storici di pregio architettonico e di un piccolo teatro di foggia ottocentesca), posto sulla prima collina, in bella posizione all'imbocco di una piccola forra molto interessante sotto l'aspetto naturalistico e paesaggistico.

Questa circostanza suggerisce di sviluppare in tale centralità un complesso di attrezzature funzionali ad ospitare attività di tipo congressuale, con relative funzioni ricettive di supporto.

Centralità urbana di progetto della stazione di Notaresco/Selvapiana

La fermata presso l'attuale stazione di Notaresco (molto prossima, alla piccola frazione di Selvapiana) è situata nel cuore dell'unico ambito pressoché non ancora urbanizzato della conurbazione lineare del Tordino (in quello spazio, cioè, che lo stesso Piano Territoriale Provinciale definisce come un varco di discontinuità del sistema insediativo).

Tale ambiente è profondamente caratterizzato dalla presenza di un'unica ed estesa azienda agricola che rappresenta ciò che resta di un enorme latifondo coltivato essenzialmente a seminativi e impianti oleari e vitivinicoli, la quale per la sua rilevanza rappresenta il presupposto ideale per la creazione di un parco agroalimentare con valenze sperimentali, sotto più punti di vista.

Tale parco agroalimentare potrebbe essere adeguatamente supportato dalla collocazione di un centro di erogazione di servizi all'agricoltura, oltre che

adeguatamente attrezzato per fornire ospitalità di tipo agriturismo e favorito dalla prossimità al nodo plurimodale di Mosciano dove, nei pressi del casello autostradale della A14, si prevede di realizzare il polo agroalimentare, le strutture fieristico espositive di scala comprensoriale, le strutture per la didattica sperimentale e i laboratori della facoltà di agraria dell'Università di Teramo, il previsto centro provinciale ARSSA.

Nodo plurimodale e plurifunzionale di Mosciano Sant'Angelo (località Rovano)

La plurimodalità del nodo è determinata dalla compresenza di infrastrutture stradali di diverso livello gerarchico e dalla presenza (ad oggi molto sottostimata e sottoutilizzata) del collegamento ferroviario locale e di una relativa fermata.

La plurifunzionalità del sito, già rilevabile a seguito della promiscua compresenza di brani di insediamento residenziale, estesi lotti asserviti a rilevanti attività produttive, notevoli superfici commerciali ed espositive, numerose attività di servizio alla mobilità, alcuni siti destinati ad attività ricettive, sarà notevolmente accresciuta allorché si realizzeranno i previsti programmi di insediamento del polo agroalimentare, delle strutture fieristico espositive di livello comprensoriale, delle strutture di laboratorio della Facoltà di Agraria dell'Università di Teramo, di un centro per la logistica al servizio del commercio, di un insediamento commerciale di notevole estensione.

Tale centralità dovrà caratterizzarsi come nodo a servizio di queste due essenziali vocazioni del sito (nodo infrastrutturale e sede di funzioni di rango territoriale) prevedendo, più che altrove, la razionale realizzazione di una piastra plurimodale attrezzata in cui assicurare erogazione di numerosi e differenziati servizi di trasporto pubblico combinato (ferro- gomma).

Centralità urbana di progetto di ColleranESCO

La fermata di ColleranESCO è una delle due previste (attualmente non esistenti) e si colloca in un punto del sistema di strategica rilevanza considerando che, con la presente proposta, si intende realizzare un piccolo raccordo ferroviario funzionale alla riconnessione diretta del tronco locale Teramo-linea adriatica, con quest'ultima (presso la fermata di Cologna sulla linea adriatica) al fine di consentire la programmazione di un servizio di trasporto regionale diretto tra Teramo e Pescara che eviti, con notevole contrazione dei tempi di percorrenza, la fermata presso la stazione di Giulianova.

Nei pressi della fermata di previsione, oltre al non trascurabile centro abitato di ColleranESCO, lungo la SS80, si rinverrebbero (in estrema contiguità) un importante nuova struttura per il commercio al dettaglio, una serie di svincoli di riconnessione tra il previsto tracciato della Teramo-mare e la viabilità urbana di Giulianova, un importante ambito naturalistico coincidente con l'ambiente golenale (di notevole interesse) del fiume Tordino, nel tratto terminale che precede la foce, che risulta ancora discretamente conservato e che è individuato dalla perimetrazione di uno specifico parco territoriale attrezzato.

La centralità di progetto di ColleranESCO, data anche la specifica collocazione prossima all'ambito litoraneo e alle strutture di servizio al turismo balneare rinvenibili nei vicini centri costieri di Giulianova e Roseto, stante la contiguità con il sistema degli accessi a diversi tipi di reti infrastrutturali (ferrovia, autostrada, strade territoriali, viabilità urbana), in considerazione del fatto che nell'area è presente un importante manufatto di archeologia industriale di notevoli dimensioni e di cui è già programmata una ristrutturazione scarsamente, però, finalizzata ad uno specifico programma funzionale, potrebbe caratterizzarsi come sede di alcune attrezzature di rango territoriale per il tempo libero, il *loisir*, il divertimento (parchi a tema, multisale, parchi acquatici, musei del mare, discoteche, ecc.), cioè in grado di fornire spazi e soprattutto servizi fondamentali di supporto alla attività turistico ricettiva dell'area contribuendo anche ad una progressiva stagionalizzazione dei flussi.

Città lineare della costa Giulianova/Roseto

Relativamente alla complessità dell'ambito urbanizzato della città lineare della costa Giulianova-Roseto, in tale fase, si possono ipotizzare interventi coerenti con quelli già individuati in sede di programmazione e pianificazione regionale e provinciale e che risultino compatibili con quelli previsti dagli strumenti urbanistici e dalle progettualità rinvenibili sul territorio, finalizzati in linea generale a:

- contribuire ad un complessivo decongestionamento di tali insediamenti dal traffico (soprattutto commerciale) di attraversamento;
- contribuire a migliorare la qualità dell'ambiente urbano e della vivibilità dell'insediamento, anche attraverso la effettiva e progressiva realizzazione della pista ciclabile del litorale abruzzese;
- elevare il livello delle iniziative volte all'introduzione di sistemi di trasporto pubblico a basso impatto ecologico anche attraverso una nuova modalità di utilizzazione del servizio di trasporto regionale metropolitano su ferro;
- individuare e salvaguardare aree naturalistiche caratterizzate da particolare valenza del locale quadro ambientale e paesaggistico;
- programmare interventi diffusi di riqualificazione dei tessuti urbani più degradati, anche attraverso la realizzazione di nuovi spazi servizi di interesse collettivo e programmi di recupero di parti degli impianti urbani consolidati;
- porre in essere progetti volti al miglioramento complessivo della immagine e della vivibilità urbana e finalizzati ad elevare il livello qualitativo delle attrezzature di servizio alle attività imprenditoriali del settore turistico, attraverso il coinvolgimento degli stessi operatori del settore;
- incrementare le attività di co-pianificazione tra i comuni volte ad una maggiore condivisione delle problematiche comuni e funzionali ad intraprendere percorsi progettuali possibilmente condivisi in materia di scelte con implicazioni e ricadute territoriali.

5. PROGETTO DI PIANO

5.1 Il progetto di territorio

La visione strategica posta alla base del Piano d'Area non è rimasta solo una generica indicazione di prospettiva, ma è stata trasformata in un vero e proprio "progetto di territorio" che definisce l'assetto spaziale delle scelte di piano alla scala territoriale, proponendo anche (in determinati contesti) approfondimenti specifici sotto forma di linee-guida, normative di settore, prefigurazioni spaziali di dettaglio e/o suggestioni formali alla scala urbana.

I tre grandi "sistemi" attraverso i quali è stata costruita la visione strategica (ambientale, insediativo e produttivo) sono stati ri-articolati in sei "linee di intervento", organizzate sinteticamente all'interno di due grandi "assi strategici":

RIORGANIZZAZIONE DELLE FUNZIONI INSEDIATIVE

- Sistema della mobilità
- Sistema insediativo
- Sistema produttivo

VALORIZZAZIONE E TUTELA DELL'AMBIENTE E DEL TERRITORIO AGRICOLO

- Salvaguardia e valorizzazione del territorio agricolo
- Tutela e valorizzazione dell'ambiente
- Fruizione attiva delle risorse naturali

Anche per effetto dell'importante processo di partecipazione, infatti, il pacchetto delle proposte di piano si è andato via arricchendo di contenuti e di proposte, arrivando a configurarsi come un organico e completo progetto di territorio, molto articolato e fortemente concertato con i soggetti interessati.

L'attuazione del suddetto progetto di territorio è stato affidato a due diversi meccanismi procedurali (uno più "vincolistico" e uno più "propositivo"), ambedue indispensabili per dare concretezza effettiva alle decisioni assunte:

- il primo è legato alla tradizionale "zonizzazione" del territorio e garantisce che le scelte effettuate dal piano assumano la necessaria cogenza nei confronti dei soggetti istituzionalmente deputati alla pianificazione del territorio e alla realizzazione degli interventi;
- il secondo si riferisce alla funzione attiva che la stessa Provincia può svolgere, direttamente e subito, realizzando quelle politiche e quegli interventi che ritiene strategici per creare le condizioni di contesto necessarie all'attuazione del disegno generale di piano.

5.2 La zonizzazione

La classica zonizzazione ha il compito di definire le regole di utilizzo del territorio, individuando eventuali limitazioni d'uso, ma soprattutto assumendo quelle decisioni di interesse generale (di scala sovra comunale) che dovranno guidare il comportamento dei soggetti locali della pianificazione.

Come è noto, la zonizzazione di un Piano Territoriale di Coordinamento (come è il Piano d'Area) non ha cogenza diretta nei confronti della proprietà fondiaria, ma esplica invece effetti cogenti nei confronti della pianificazione urbanistica comunale, che deve risultare conforme alle sue previsioni e prescrizioni.

La zonizzazione del presente Piano d'Area, insieme con la relativa normativa tecnica di attuazione, costituisce indirizzo per la redazione dei piani e dei programmi, sia generali che settoriali, di enti ed amministrazioni pubbliche; sotto il profilo giuridico, dunque, essa non contiene decisioni attuative circa la realizzazione di opere e interventi, ma affida l'attuazione delle sue previsioni agli strumenti urbanistici comunali.

Come specificato nel progetto di territorio, la zonizzazione si articola nelle seguenti sei "linee di intervento":

- Sistema della mobilità
- Sistema insediativo
- Sistema produttivo
- Salvaguardia e valorizzazione del territorio agricolo
- Tutela e valorizzazione dell'ambiente
- Fruizione attiva delle risorse naturali

Per ognuna delle suddette linee di intervento sono previste specifiche zone di piano alle quali si applica la relativa normativa tecnica (vedi Norme Tecniche, Titolo II).

SISTEMA DELLA MOBILITÀ

Il piano si fonda sulla riorganizzazione del sistema della mobilità, potenziando il trasporto pubblico su ferro, dando nuovo valore alle stazioni ferroviarie, riorganizzando la rete stradale (territoriale e locale), intervenendo sulla dotazione di parcheggi, rivalutando il ruolo delle attrezzature intermodali (autoporto e porto).

Mobilità su ferro

La strategia d'intervento si attua attraverso il potenziamento di un sistema di trasporto pubblico metropolitano su ferro, come presupposto in grado di generare nuove centralità urbane e da realizzarsi attraverso una serie di interventi materiali:

- l'adeguamento strutturale (materiale rotabile, sistemi di comando, punti di scambio ed incrocio) della linea ferroviaria Teramo-Giulianova;
- il potenziamento della linea Teramo-Giulianova attraverso la realizzazione di una sua connessione diretta alla linea adriatica (in direzione di Pescara) mediante la previsione di un raccordo diretto tra le fermate di Collianese e Cologna Spiaggia (per evitare il transito obbligato per la stazione di Giulianova);
- la rimessa in efficienza delle fermate esistenti, sottoutilizzate e/o degradate da scarsa funzionalità;
- la realizzazione di due nuove fermate a servizio di ambiti urbani particolarmente significativi nella nuova prospettiva strategica (S.Atto e Collianese);
- il prolungamento della linea verso la parte centrale della città di Teramo, fino alla stazione di testata prevista nella località di Scapriano (polo sportivo e parcheggio di scambio);
- la realizzazione, in ambito urbano, di due nuove fermate, rispettivamente presso l'attuale Piazzale San Francesco (centro città) e Coste Sant'Agostino (Ateneo e casa dello studente);
- il potenziamento e la riqualificazione dell'attuale stazione terminale della Gammarana, nell'ambito del programma di riqualificazione urbana dell'intero quartiere prevista dalla apposita STU.

Rete stradale

La strategia funzionale ad una nuova dotazione, adeguamento e potenziamento della rete infrastrutturale muove dall'idea di fondo che l'intero sistema produttivo debba essere agevolmente connesso al sistema infrastrutturale di livello regionale e nazionale da un sistema infrastrutturale principale caratterizzato da strade a scorrimento veloce, intersezioni con la rete locale attraverso svincoli (non a raso) che eviti completamente di intersecare quella parte delle reti di tipo prettamente locale che assolve

essenzialmente alla funzione di servizio agli insediamenti con destinazione prevalentemente residenziale.

Al fine di creare una rete di servizio che funga da spina dorsale del sistema, completamente svincolata dal sistema delle reti di servizio all'insediamento residenziale, si concepisce un sistema "completamente dedicato" che evita (appunto) di entrare in conflitto con quello della viabilità di tipo urbano e che coincide con il duplice livello gerarchico rappresentato dall'autostrada A14, dall'autostrada A24 e (quale elemento di connessione tra queste) dalla strada a scorrimento veloce (raccordo autostradale A24-A14), che viene pensata e definita come sistema direttore primario con funzione di connessione delle diverse aree produttive a livello territoriale. Fanno parte di questo sistema, che assume valenza di rete di servizio ad un ambito di area vasta, anche alcuni tronchi di riconnessione con funzione rilevante di collegamento tra l'ambito del fondovalle Tordino e i territori contermini:

- la strada a scorrimento veloce S.Nicolò-Garrufo (di cui è stato progettato in via esecutiva il nodo di connessione diretta nella Teramo-mare) che collega la Val Tordino e la città di Teramo alla parte del territorio settentrionale della provincia (Val Vibrata) e all'ambito ascolano;
- la prevista bretella di collegamento tra la bassa Valle del Tordino e la bassa Valle del Vomano, con previsione di raccordo diretto dei nuclei industriali di Villa Zaccheo e di Castelnuovo Vomano (Castellalto);
- il previsto prolungamento della strada a scorrimento veloce Teramo-mare, dallo svincolo della A14 (presso Mosciano) fino alla connessione diretta con il porto di Giulianova;
- la prevista realizzazione di tratti in variante (privi di intersezioni a raso) della SS150 Fondovalle Vomano;
- la prevista realizzazione del collegamento locale, con nuovo ponte sul Vomano, tra la SS150, l'area produttiva e l'aeroporto di Roseto e le aree produttive di Scerne di Pineto e Casoli di Atri;
- la realizzazione (solo programmata) della variante pedecollinare all'abitato di Roseto degli Abruzzi, tra l'area del ponte sul Vomano e l'ambito della riserva del torrente Borsacchio, con funzione di alleggerimento del carico di traffico oggi presente sull'asse interno all'abitato della SS16.

Al sistema delle connessioni primarie si aggiunge, coerentemente, un sistema minore, più ramificato e capillare, integrato al precedente ma non secondario ai fini del funzionamento complessivo del circuito, definito proprio sistema delle connessioni locali con funzione di servizio alle singole aree produttive.

L'intervento di completamento, adeguamento, dotazione, razionalizzazione del sistema infrastrutturale di servizio si realizza e si completa, infatti, attraverso la previsione di un sistema di percorsi locali che dalle uscite della strada a scorrimento veloce Teramo-mare, raggiunge le singole aree produttive.

Tale sistema dovrebbe evitare al traffico pesante di riversare sulla viabilità locale e, soprattutto, sull'asse della vecchia SS80, che dovrà configurarsi sempre più come un asse di valenza urbana.

Nell'ambito della rete stradale locale, alcune tratte possono assumere anche il ruolo di "percorsi turistico-ambientali".

Il piano, inoltre, ha individuato il sistema delle "strade storiche di crinale e di pendio" al quale affidare funzioni di collegamento tra i centri urbani collinari e tra questi e il fondovalle, con valenza di percorsi caratterizzati da elevata panoramicità, funzionali allo sviluppo di itinerari turistico-culturali tematici (strade del vino, dell'olio, ecc.).

Parcheggi e aree di sosta

Si prevede la realizzazione di un adeguato sistema di parcheggi a servizio delle nuove superfici commerciali di progetto che risulti tale da essere immediatamente e agevolmente connesso alla viabilità territoriale (raccordo autostradale Teramo-A14-mare) che, nell'ambito della presente proposta, viene ritenuto come asse direttore a servizio delle funzioni produttive.

Va sottolineato, infatti, come ai fini dell'elaborazione della visione riferita al sistema produttivo si è inteso ricomprendere in esso anche l'insieme di quelle superfici destinate alla sosta nei pressi delle grosse concentrazioni di attività commerciali e di

aree artigianali e/o espositive, la cui attività genera flussi di traffico ingenti, sia di tipo veicolare che pesante, tali da rendere necessaria la dotazione di una viabilità di adeguate caratteristiche che espliciti la essenziale funzione di raccordo tra questi poli generatori di traffico (e le relative contigue aree di sosta) e i tronchi della viabilità di livello territoriale.

Autoporto

La strategia relativa alla riorganizzazione e al potenziamento del sistema infrastrutturale dell'intero ambito territoriale considerato ritiene essenziale e prioritaria la messa in esercizio dell'autoporto regionale di Roseto, ormai completato da un punto di vista strutturale da circa sette anni e mai entrato in funzione.

A tal fine, come detto, la visione strategica opera una scelta chiara nel senso di non ritenere più utile e percorribile l'ipotesi di realizzazione del previsto secondo autoporto presso l'area produttiva di Villa Zaccheo, nella Val Tordino.

L'autoporto di Roseto, già inserito in una logica strategica di livello regionale ed interregionale, risulta già agevolmente connesso all'ambito della Val Tordino, attraverso la tratta autostradale della A14, che si gioverà di una serie di raccordi e tronchi di viabilità locale tali da connetterlo alle aree produttive di prossimità oltre che, direttamente, all'uscita autostradale evitando impatti e conflitti con il sistema della viabilità locale.

Porto

La strategia di potenziamento ed adeguamento delle reti infrastrutturali di servizio alla produzione prende atto della progettazione in corso relativa ad un importante ampliamento e adeguamento del porto di Giulianova e assume tale circostanza come occasione per attribuire alla struttura portuale un ruolo essenziale di infrastruttura al servizio dell'intero territorio.

L'ampliamento delle banchine e dei moli, previa verifica del pescaggio dei bacini di attracco per le imbarcazioni impiegate per i servizi di linea riservati al solo trasporto passeggeri, potrebbe assicurare uno sviluppo dei traffici di passeggeri, oltre che produrre uno sviluppo del ruolo turistico del porto oggi praticamente inesistente.

Da un punto di vista della coerenza più generale dell'intervento di riorganizzazione delle attività del porto di Giulianova con la più complessiva strategia di riorganizzazione del sistema produttivo, inoltre, deve essere evidenziato come sembra assumere notevole interesse l'ipotesi di ampliamento e ristrutturazione delle strutture portuali a servizio dell'attività cantieristica, dato che tale attività ha fatto registrare negli ultimi anni delle *performance* di crescita del fatturato molto rilevanti.

SISTEMA INSEDIATIVO

La proposta di riorganizzazione del sistema insediativo riguarda sia il sistema lineare di fondovalle, sia il sistema diffuso dei versanti collinari. Il primo viene fortemente rifunzionalizzato in ragione del modello di assetto fondato sulla creazione delle nuove centralità urbane. Il secondo viene riconsiderato per l'apporto che può dare ad una offerta ricettiva legata al turismo rurale.

Un importante ruolo viene attribuito dal piano anche alla riprogettazione del sistema delle dotazioni territoriali, teso a valorizzare le "eccellenze" che il territorio presenta e a fornire un servizio integrato alla comunità locale.

Asse urbano di fondovalle

Gran parte del significato complessivo della visione strategica per la valle del Tordino si fonda proprio sulla opportunità di liberare dal traffico di attraversamento la ex SS80, che può quindi tornare ad un ruolo di strada urbana, più congruo con lo stato dei luoghi ormai caratterizzato dalla crescita progressiva dell'insediamento lineare.

Il progetto risulta funzionale al perseguimento del notevole obiettivo di elevare la qualità dell'ambiente urbano del tessuto insediativo formatosi in epoca recente lungo questa arteria, almeno relativamente ai tratti interni ai centri abitati attraversati e più prossimi alle centralità urbane di progetto, con un intervento di trasformazione del percorso stradale esistente in percorso di tipo urbano, al fine di suscitare effetti di riqualificazione dell'insediamento lineare.

Prioritariamente vengono individuate due tipologie di ambiti (coincidenti con due tipi di tratte stradali che si alternano lungo l'intera direttrice considerata) in cui è possibile scomporre l'intero percorso della Teramo-Giulianova:

- gli ambiti in cui la strada attraversa nuclei urbani e insediamenti promiscui, spesso caratterizzati dalla compresenza di funzioni residenziali, produttive e terziarie;
- gli ambiti in cui la strada percorre ambiti a vocazione agricola, scarsamente insediati o caratterizzati da discontinuità dell'insediamento.

Gli interventi di previsione potrebbero consistere nella creazione di piste ciclabili in affiancamento al percorso stradale, nella piantumazione di essenze arboree, nella realizzazione di elementi di arredo urbano, nella realizzazione di sistemi di attraversamento pedonale semaforizzati e protetti.

Più significativamente, però, l'obiettivo della riqualificazione di tali ambiti insediati dovrà comportare la rimessa in gioco di una serie di spazi pubblici (ma anche privati) oggi in condizioni di degrado.

Campagna urbana

Il piano ha individuato e perimetrato le parti di territorio agricolo che sono situate nelle immediate adiacenze dell'asse stradale di fondovalle e quindi del sistema insediativo lineare ad esso connesso.

In queste porzioni di territorio, pur restando applicabile la normativa di intervento prevista per le zone agricole, è consentita la realizzazione di edifici anche se non strettamente connessi alla conduzione del fondo. Sono altresì consentite destinazioni d'uso anche non funzionali alla caratteristica agricola della zona, ma i nuovi interventi devono assumere il ruolo di riequilibrio in chiave sostenibile dell'insediamento lineare di fondovalle.

Dotazioni territoriali

La creazione di un sistema di trasporto pubblico metropolitano di tipo ecologico sarà poi occasione in grado di generare l'opportunità per mettere a sistema e valorizzare una pluralità di attrezzature e servizi di rango territoriale già presenti sul territorio.

Queste attrezzature, infatti, in mancanza di un quadro di coerenza o di una visione unitaria di sviluppo, appaiono oggi come episodi isolati (sebbene significativi) e dunque non in grado di determinare autonomamente effetti positivi di sviluppo sull'economia locale.

La ricognizione analitica ha individuato una serie di queste attrezzature nell'ambito del sistema insediativo della val Tordino e dell'ambito costiero Giulianova/Roseto, alle quali sono da aggiungere quelle oggetto di previsioni o in corso di realizzazione.

In particolare sono stati individuati, ai fini della definizione della presente strategia di progetto:

- il sistema dei centri di erogazione di servizi alla popolazione (poli amministrativi della città di Teramo, ospedale regionale di Teramo, ospedale di Giulianova, poli scolastici di valenza comprensoriale di Teramo, Giulianova e Roseto, uffici finanziari, previdenziali e giudiziari della città di Teramo, caserme militari della città di Teramo, sede ARSSA, ecc.);
- il sistema delle attrezzature collettive, delle aree sportive e del tempo libero, del verde pubblico attrezzato (il parco fluviale urbano del Vezzola, le attrezzature sportive del polo Acquaviva e della Gammarana, il centro sportivo di Colleatterrato, il palasport di Scapriano, il nuovo stadio comunale a Villa Pavone, con riferimento a Teramo, e ancora, un piccolo centro sportivo a Selvapiana ed uno presso Mosciano (Rovano), le attrezzature sportive e i parchi urbani di Giulianova, la cittadella sportiva presso il palasport di Roseto, ecc.);
- il sistema dei centri e delle polarità commerciali (centro commerciale Gran Sasso di S.Atto, il previsto centro commerciale di Bellante Stazione, il previsto centro commerciale di località Molinetto di Giulianova, ecc.);
- il sistema degli insediamenti specializzati per la ricettività turistica di tipo balneare e le attrezzature di supporto all'attività turistica (si tratta, essenzialmente, degli ambiti insediativi di waterfront delle città litoranee di Giulianova e Roseto degli Abruzzi, in cui è massima la concentrazione di attività ricettive di tipo alberghiero ed extralberghiero quali residence, pensioni, ostelli ecc., di strutture per il campeggio, di attrezzature di notevole interesse per l'attività turistica quali l'ambito dedicato alle attrezzature funzionali all'attività diportistica del Porto di Giulianova, l'approdo turistico previsto nel comune di Roseto, ecc.);

- il sistema delle aree progetto, in ambito urbano, individuate dal piano strategico del Comune di Teramo (e relativi progetti tematici quali progetto CULT), tra i quali il programma di riuso in funzione di spazio culturale del sito dell'ex campo sportivo comunale, il progetto di museo ipogeo a Piazza Garibaldi, il progetto di un museo di arte contemporanea nel centro città, il progetto di una mediateca nel centro città, ecc.;
- il sistema delle aree soggette ad interventi di riqualificazione urbana individuate nell'ambito del programma della STU di Teramo (nuovo polo urbano presso la stazione ferroviaria della Gammarana, nuovo polo terziario e residenziale dell'Acquaviva, progetto di recupero di Piazza Diaz e del mercato coperto, progetto di realizzazione della nuova sede municipale e del nuovo polo amministrativo presso l'attuale sito dell'autostazione di Piazzale San Francesco, ecc).

La realizzazione del servizio di trasporto pubblico metropolitano e il conseguente sviluppo delle connesse centralità urbane potrebbe determinare una forte risignificazione funzionale di interi brani della città oggi scarsamente caratterizzati nel senso della qualità urbana e, perciò, un complessivo ripensamento dell'intero sistema insediativo del Tordino, in modo che non continui ad accrescersi secondo logiche di progressiva addizione lineare e indifferenziata.

Altre emergenze territoriali che possono essere messe a sistema dalla nuova visione strategica sono le cosiddette "eccellenze" di cui il territorio in oggetto è dotato:

- i centri storici con valenza potenziale di attrattori turistici, coincidenti con borghi e frazioni e non necessariamente con i centri capoluogo comunali (tra i quali ad esempio, quelli di Teramo, Giulianova, Montepagano, Ripattoni, Montone, Castelbasso, Canzano, ecc.);
- l'insieme dei centri di ricerca, luoghi di produzione culturale di eccellenza, sedi di servizi di rango sovregionale (sedi universitarie dell'ateneo di Teramo, sede della facoltà di Agraria presso Mosciano, istituto tecnico per l'agricoltura di Nepezzano, il polo zoo-bio-agro-veterinario di S.Atto, il realizzando complesso della nuova sede dell'Istituto zoo profilattico presso Colleaterrato, il previsto centro direzionale per le attività terziarie di S.Nicolò a Tordino, il previsto centro congressuale di Bellante Stazione, il previsto parco agroalimentare sperimentale di Podere Savini, il previsto polo fieristico espositivo di Mosciano, i laboratori didattici della facoltà di agraria presso Mosciano, il previsto centro di logistica per la distribuzione delle merci di Mosciano, il previsto *terminal* e relativo parcheggio di scambio presso il nodo di Mosciano, il polo di previsione al servizio del divertimento e del *loisir* presso Colleranesco, la sede universitaria di Giulianova, il previsto polo scolastico di rango provinciale presso l'area della ex-fornace di Roseto, il realizzando autoporto regionale di Roseto/Santa Lucia, le aree urbane specializzate nella funzione ricettiva di tipo alberghiero di Roseto e Giulianova.

SISTEMA PRODUTTIVO

Il piano prende in considerazione l'intero sistema produttivo della Val Tordino, proponendo la sua riorganizzazione in chiave sostenibile, la progressiva commistione degli usi, la rifunzionalizzazione della rete dei servizi tecnologici, la valorizzazione delle potenzialità implicite delle situazioni locali di plurifunzionalità e intermodalità.

Insedimenti produttivi

La visione strategica persegue l'obiettivo della promozione e del rafforzamento del sistema produttivo locale, attraverso però una nuova impostazione che privilegi un approccio basato sulla corretta valutazione delle scelte operate all'interno di una dimensione territoriale dei problemi più ampia, a partire dalla condivisione di un quadro di coerenza delle azioni e degli interventi che rifiuti come unica logica quella della crescita incrementale delle aree, anche in assenza di specifica domanda, e che risponda esclusivamente a logiche campanilistiche, particolari o corporative che non producono elevata competitività del sistema nel suo complesso.

La razionalizzazione viene perseguita essenzialmente attraverso la individuazione di due tipologie di aree distinte essenzialmente in base alla estensione, alla densità e al rilievo delle imprese presenti, al tasso di utilizzazione (occupazione) dei lotti, alla tipologia delle produzioni.

In tal modo, sono state individuate:

- aree produttive di rilevanza strategica territoriale e a prevalente concentrazione di attività industriali;
- aree produttive di interesse prevalentemente locale caratterizzate da prevalenza di attività di dimensione artigianale e produzioni a più elevato contenuto di innovazione. A prescindere da tale principale suddivisione, coerentemente con quanto emerso in sede di ascolto del territorio e di individuazione di politiche di intervento di carattere generale, si individuano di seguito alcuni criteri funzionali tesi a stabilire:
 - la possibilità e le modalità di espansione, in senso sostenibile (dunque, non indiscriminata) delle aree produttive;
 - le modalità attraverso le quali si dovranno attuare le lottizzazioni privilegiando essenzialmente aspetti di compatibilità con il quadro ambientale e con la dotazione infrastrutturale del territorio;
 - le tipologie di attività produttiva e di relativi cicli che verranno incentivate al fine di sostenere un progressivo ricambio dei cicli e dei processi introducendo impianti ecologicamente sostenibili;
 - i meccanismi di incentivazione all'insediamento nelle due tipologie di aree precedentemente individuate, di imprese in grado di massimizzare l'utilizzo di fonti energetiche alternative e di caratterizzarsi per qualità certificata dei cicli e delle produzioni oltre che per la capacità di "fare innovazione".

Centri commerciali

Sono le aree destinate alle strutture integrate per la grande distribuzione: in esse è possibile il mantenimento e la nuova localizzazione delle grandi superfici di vendita, esistenti e/o programmate.

La progettazione dei suddetti interventi non deve, però, comportare "costi" per la collettività, nel senso che deve prevedere l'autosufficienza in termini di realizzazione degli spazi di sosta e parcheggio, adeguamento dell'accessibilità, riqualificazione del contesto urbano e mitigazione degli eventuali impatti.

Nodo plurifunzionale intermodale

L'obiettivo della specializzazione in senso funzionale di alcuni ambiti particolari rinvenibili all'interno del sistema produttivo locale, peraltro già caratterizzati dalla elevata presenza di *mixité* funzionale, da notevoli livelli di terziarizzazione e di sviluppo di funzioni complementari e di servizio alla produzione in senso stretto, sembra verosimilmente perseguibile, oltre che necessario.

La strategia di progetto prospetta, come ovvio, a valle di un approfondito percorso di ricognizione e a seguito di una interpretazione di alcuni fenomeni in atto, oltre che in esito a quanto emerso anche dall'attività di ascolto del territorio e degli enti locali, l'eventuale opportunità/necessità di investire, in tal senso, nella progressiva terziarizzazione del polo produttivo di Mosciano Sant'Angelo che si configurerà, sempre più, come un vero e proprio polo plurifunzionale caratterizzato anche dal suo rilevante ruolo di nodo di accesso plurimodale all'intero territorio provinciale dal sistema delle connessioni nazionali.

Il nodo, già oggetto di studi, approfondimenti progettuali e proposte di ristrutturazione, rappresenta il principale e più baricentrico snodo infrastrutturale attrezzato del territorio provinciale, identificandosi, di fatto, quale porta di accesso principale nel territorio provinciale dal sistema delle reti di comunicazione nazionali.

La plurimodalità del nodo è determinata dalla compresenza di infrastrutture stradali di diverso livello gerarchico e dalla presenza (ad oggi molto sottostimata e sottoutilizzata) del collegamento ferroviario locale, raccordato alla vicina linea nazionale, e di una relativa fermata.

La plurifunzionalità del sito, già rilevabile a seguito della promiscua compresenza di brani di insediamento residenziale, estesi lotti asserviti a rilevanti attività produttive, notevoli superfici commerciali ed espositive, numerose attività di servizio alla mobilità, alcuni siti destinati ad attività ricettive (sono in corso importanti investimenti in tal senso), funzioni culturali (presenza della sede universitaria della facoltà di Agraria).

Tale propensione ad una differenziazione delle funzioni sarà notevolmente accresciuta allorquando si realizzeranno significativi programmi, in previsione, di insediamento del polo agroalimentare, delle strutture fieristico espositive di livello comprensoriale, delle strutture di laboratorio della Facoltà di Agraria dell'Università di Teramo, di un centro

per la logistica al servizio del commercio, di un insediamento commerciale di notevole estensione, di aree da destinare allo sviluppo di attività direzionali, di ricerca e sviluppo, oltre che di alcuni poli ricettivi di buon livello.

Tale centralità, dovrà caratterizzarsi come nodo a servizio di queste due essenziali vocazioni del sito (nodo infrastrutturale e sede di funzioni di rango territoriale) prevedendo, più che altrove, oltre che cospicui interventi di riqualificazione urbanistica dei tessuti e delle aree caratterizzate da maggiore promiscuità, congestione ed assenza di aree e servizi pubblici, soprattutto, la razionale realizzazione di una piastra plurimodale attrezzata (stazione ed autostazione più rilevante del territorio provinciale) in cui assicurare erogazione ed effettuazione di numerosi e differenziati servizi di trasporto pubblico combinato (scambio ferro-gomma).

Tale struttura dovrà essere in grado di servire l'intero territorio provinciale contribuendo a sostenere, oltre che i flussi turistici già presenti ed interessati alle risorse ambientali del litorale e dell'interno montano, anche quelli specificatamente riconducibili alle funzioni fieristiche e congressuali (e più in generale riconducibili alla presenza delle strutture di eccellenza di ricerca e sistema universitario) di previsione.

La strategia di riorganizzazione e potenziamento del sistema infrastrutturale comprende la realizzazione di un centro di servizio alla logistica presso il nodo plurimodale di Mosciano Sant'Angelo, pensato in funzione di un suo significativo collegamento con l'autoporto di Roseto, con quello interregionale di Manoppello, con il porto di Giulianova, ed in funzione di una verosimile crescita della domanda di distribuzione delle merci in ambito urbano, conseguente al previsto insediamento di importanti superfici commerciali e altre funzioni (fieristica, congressuale, direzionale e di attività della filiera produttiva nel settore agroalimentare di punta).

Riqualificazione naturalistica dell'ex area CIRSU

L'obiettivo coincide con la necessità di riqualificare uno degli ambiti più degradati e problematici del territorio provinciale, ovvero l'area sulla quale insiste da decenni l'ormai esaurita discarica gestita dal Consorzio Intercomunale per la Raccolta e lo Smaltimento dei Rifiuti Solidi Urbani della Provincia di Teramo (ubicata presso il piede collinare rivolto verso il fondovalle Tordino, in comune di Notaresco, non lontano dal nodo intermodale di Mosciano Sant'Angelo).

La proposta progettuale è articolata in due fasi, ciascuna proiettata verso un orizzonte temporale molto diverso e caratterizzata da necessità di tipo economico-finanziario e da obiettivi anch'essi distinti e attuabili secondo programmi funzionali indipendenti.

Essenzialmente si prevedono i seguenti due interventi principali:

- l'attuazione di un complesso intervento di bonifica e messa in sicurezza dell'impianto (non appena cesserà la fase di coltivazione), già più volte ampliato attraverso interventi poco consapevoli delle notevoli e diverse implicazioni ambientali e paesaggistiche di tali addizioni;
- la realizzazione di un polo provinciale (o regionale) per la produzione di energie alternative da fonti rinnovabili, che risulti compatibile con la specifica pianificazione energetica nazionale e regionale in materia.

In ogni caso, in entrambe le fasi funzionali dovrà essere prestata massima attenzione alla riuscita dell'intervento sotto l'aspetto della compatibilità ambientale e dell'integrazione del progetto con le risorse paesaggistiche del contesto.

SALVAGUARDIA E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO AGRICOLO

Il tema del territorio rurale è affrontato dal Piano d'Area da un duplice punto di vista: quello della razionalizzazione e valorizzazione delle produzioni agricole e quello della difesa dei valori storico-culturali del paesaggio agricolo. Secondo questo duplice punto di vista il piano propone politiche differenziate di tutela e salvaguardia delle suscettività agricole degli specifici contesti locali, ma anche interventi di valorizzazione sostenibile dei paesaggi, degli ambienti e del patrimonio edilizio che caratterizza il territorio rurale.

Salvaguardia e tutela dei valori del paesaggio agricolo

La salvaguardia e valorizzazione del sistema insediativo diffuso dei versanti collinari che gravitano sulla valle del Tordino non può prescindere dalla tutela dei valori del paesaggio agricolo, che dovrà essere conseguita attraverso una duplice azione:

- applicazione di norme di comportamento per le nuove azioni di intervento (da recepire negli strumenti urbanistici comunali);
- incentivazione e sostegno dei comportamenti virtuosi per mezzo di apposite linee di finanziamento e/o contribuzione all'intervento privato che rispetta determinati *standard* di qualità.

Il progetto operativo di salvaguardia e valorizzazione del patrimonio insediativo diffuso si articolerà in una serie di interventi ancora da individuare con il necessario livello di approfondimento e che scaturirà da una ricognizione analitica, ancora in corso, condotta a scale più vicine al territorio.

Tuttavia dovrà certamente contenere almeno le seguenti principali azioni:

- miglioramento delle connessioni e delle relazioni tra l'ambito collinare e l'ambito di fondovalle;
- definizione di un sistema integrato di salvaguardia dei beni culturali e dei caratteri insediativi peculiari del territorio;
- valorizzazione economica del patrimonio insediativo diffuso al fine di creare una rete funzionale all'ospitalità turistica attraverso il modello della ricettività diffusa di qualità;
- individuazione di un "sistema di servizi di qualità e di prossimità" all'utenza turistica del territorio, da ubicare presso i centri storici presenti in ambito collinare;
- individuazione e definizione di un prodotto turistico in grado di integrare l'offerta già presente di tipo balneare e montano/naturalistico;
- riqualificazione del patrimonio architettonico di pregio rinvenibile in alcuni centri storici di cui si riconosce un valore di eccellenza ai fini di un potenziale uso specializzato in campo turistico-ricettivo.

La qualificazione delle relazioni funzionali tra i due ambiti (collinare e vallivo) avrà un effetto di riequilibrio socioeconomico tra due porzioni di territorio oggi piuttosto distanti e conflittuali.

Il progetto operativo di valorizzazione delle potenzialità del patrimonio insediativo diffuso dovrà partire dal miglioramento delle connessioni infrastrutturali, ma anche dal ristabilimento di relazioni territoriali qualificate tra l'insediamento diffuso collinare e la cosiddetta "spina dorsale" del sistema infrastrutturale di fondovalle.

È evidente, infatti, che i flussi turistici eventualmente intercettabili transiterebbero, in direzione delle mete dei "soggiorni verdi", proprio attraverso il sistema insediativo/infrastrutturale della città lineare del fondovalle e, inoltre, utilizzerebbero sotto una pluralità di forme e per una serie diversissima di usi le strutture e i servizi di rango territoriale in essa presenti con un notevole livello di concentrazione ed eccellenza.

Dovrà, in sostanza, essere ristabilito il delicato equilibrio tra le due parti diverse del territorio del Tordino, fondato su una complementarità di ruoli, di risorse, di offerte, di occasioni, e perciò sulla loro integrazione.

Salvaguardia e tutela del patrimonio storico-architettonico

Su tutto il territorio delle pendici collinari dovrà essere incentivato l'uso accorto del patrimonio architettonico di pregio.

In particolare, oltre che nel territorio di Notaresco (per il quali è previsto uno specifico parco agricolo), nei comuni di Canzano e Castellalto (i due comuni hanno aderito al consorzio di certificazione della qualità delle produzioni della locale filiera enogastronomica denominato "4C") e del territorio del comune di Bellante, connotato da ampie estensioni di superfici a foraggio, o coltivate a maggese, o nelle quali abbondano campi di cereali per l'alimentazione animale (bovina e suina), significativamente estesi, tanto da determinare una buona diffusione di aziende caratterizzate da notevoli superfici che praticano l'allevamento bovino.

Queste aree assumeranno particolare interesse e valenza, in chiave di ospitalità agrituristica, inoltre, in quanto in esse si rinvergono ancora, oltre che testimonianze isolate di una civiltà contadina ancora presente nella memoria collettiva delle generazioni più anziane (fontanili, fonti, piccole cappelle votive, pagliai, bigattiere, pinciaie, ecc.), episodi significativi e, tutto sommato, discretamente conservati di insediamento in ambito rurale tale da essere caratterizzato dalla presenza diffusa di rustici e piccoli borghi agricoli i quali denunciano il particolare ed armonico, antico

rapporto tra costruzioni e fondo agricolo, di cui potrà essere, eventualmente, avviata una rigorosa operazione di recupero fisico e di ridestinazione funzionale.

Parchi agricoli tematici

Il piano ha individuato e perimetrato due "parchi agricoli tematici: il Parco del Podere Savini e il Parco delle Colline di Notaresco.

Una delle azioni più importanti della strategia della specializzazione è la creazione di un parco produttivo a servizio della filiera agroalimentare che dovrà originarsi a partire dalle potenzialità peculiari del distretto produttivo agricolo coincidente con il Podere Savini.

Questo parco produttivo potrebbe sicuramente giovare della presenza di capitali e di *know how* appropriato, riconducibili al patrimonio aziendale di alcuni gruppi industriali della filiera agroalimentare (gruppo Amadori, e non solo) presenti in sito, oltre che della prossimità estrema al polo plurifunzionale di Mosciano Sant'Angelo.

L'area si situa nel mezzo di un esteso territorio di pregio paesaggistico (ma caratterizzato da squilibri propri del sistema di produzione agricola ivi praticata) e interessa sia un'ampia porzione della piana alluvionale, sia una notevole parte dell'ambito collinare che borda il fondovalle.

Tale ambiente è profondamente caratterizzato dalla presenza di un'unica ed estesa azienda agricola che rappresenta ciò che resta di un enorme latifondo coltivato essenzialmente a seminativi ed impianti oleari e vitivinicoli, la quale, per la sua rilevanza, in termini di superfici agricole utilizzate, oltre che per non trascurabili aspetti della filiera produttiva, rappresenta il presupposto ideale per la creazione di un parco produttivo agroalimentare con valenze sperimentali, sotto più punti di vista.

Un'altra occasione progettuale in tale direzione è rappresentata dal territorio del comune di Notaresco, dove l'ambito progettuale del paesaggio rurale di pregio viene individuato in corrispondenza di alcuni ambienti agricoli fortemente caratterizzati da elevato valore percettivo e da tipicità dei principali descrittori del paesaggio rurale, da contenuta antropizzazione dei suoli e da una remuneratività non rilevante delle attività agricole.

Si tratta delle aree agricole (già individuate e tutelate da apposita previsione del PRG comunale) particolarmente caratterizzate da un paesaggio agricolo ben integrato con la particolare diffusione dei fenomeni erosivi frequenti in ambito collinare.

La individuazione e la perimetrazione di detti ambiti dovrà determinare una nuova attenzione al territorio agricolo (che è finora mancata all'interno dei classici strumenti di pianificazione del territorio, sia di livello quadro che di livello generale), consentendo di prevedere interventi tendenti alla difesa delle colture tradizionali, alla promozione e al sostegno di pratiche colturali particolarmente adatte a contrastare il dilavamento dei suoli a rischio di erosione e a contenere l'eccessiva tendenza al rinselvatichimento dei suoli.

TUTELA E VALORIZZAZIONE DELL'AMBIENTE

Il tema della sostenibilità ambientale, che attraversa orizzontalmente tutte le linee d'azione del piano, assume specifica rilevanza all'interno di questa "linea di intervento" che è espressamente dedicata alla salvaguardia delle porzioni di territorio caratterizzate da interesse paesaggistico-ambientale, alla creazione e mantenimento dei parchi naturali, alla tutela delle aree di interesse ecologico, alla creazione dei corridoi biologici e paesaggistici degli ambienti fluviali, ecc..

Oasi del Lido e Fosso Borsacchio

L'ambito di progetto dell'Oasi del Lido e Fosso Borsacchio coincide con il perimetro della Riserva Naturale Regionale Guidata Borsacchio e si caratterizza quale sito di notevole interesse ambientale da sottoporre a tutela attraverso un'articolata differenziazione degli usi relativi alle diverse porzioni naturali che ne costituiscono specifici ambiti di attuazione.

Si tratta di un polmone verde che si configura come uno degli ultimi e significativi ambiti di discontinuità dell'insediamento costiero in tutta la fascia centro-adriatica, miracolosamente scampato agli effetti fagocitanti dell'espansione urbana e nel quale si rintracciano significative testimonianze della vegetazione mediterranea dunale e palustre, tratti di macchia boscata, oltre che alcune pinete naturali, in presenza di un ambiente rurale circostante caratterizzato da notevole pregio paesaggistico.

Aree di interesse ecologico e/o paesaggistico

Nelle aree di interesse ecologico e/o paesaggistico (aree di tutela bio-ecologica, corridoi degli ambienti fluviali, ecc.) sono ammesse azioni e consentiti interventi (puntuali e/o diffusi) solo se finalizzati alla riqualificazione dei quadri paesaggistici, alla eliminazione dei detrattori ambientali, alla messa in sicurezza del territorio, al disinquinamento dei corpi idrici, superficiali e di falda.

Qualsiasi nuovo intervento in queste aree, anche di tipo programmatico e/o pianificatorio, deve essere concordato con i Comuni competenti per territorio e deve essere ispirato ai criteri della "Convenzione Europea sul Paesaggio" rispettandone la filosofia di fondo e le specifiche indicazioni.

FRUIZIONE ATTIVA DELLE RISORSE NATURALI

Il piano riserva grande attenzione anche alla valorizzazione attiva delle risorse ambientali, attraverso una loro progettazione sostenibile a fini di una fruizione organizzata (anche di tipo turistico).

Parco fluviale del Tordino

Nelle tavole di piano il parco fluviale del Tordino è indicato con un perimetro, perché al suo interno permangono le prescrizioni normative della zonizzazione sottostante.

All'interno del perimetro individuato, la Provincia propone e promuove interventi attivi per la creazione del parco fluviale, difende la fisionomia generale del paesaggio golenale e tutela i valori ambientali presenti.

Realizzazione di parchi urbani attrezzati in ambito fluviale

L'ambito progettuale dei parchi urbani attrezzati individua e istituisce una serie di aree verdi, caratterizzate (oltre che da qualità dell'ambiente naturale) da alcuni pre-requisiti essenziali:

- la prossimità o la contiguità diretta con il sistema ambientale naturalistico che caratterizza alcuni tratti (quelli meglio conservati e più interessanti) rinvenibili presso l'ambito golenale del fiume Tordino;
- la significativa prossimità o contiguità diretta agli ambiti più densamente insediati del fondovalle da cui risulteranno agevolmente accessibili in relazione alla prevista realizzazione del nuovo sistema di trasporto pubblico metropolitano a basso impatto ecologico;
- un maggiore livello di attrezzature funzionali ad una piena fruibilità delle aree verdi (percorsi vita e *jogging*, chioschi e aree per il ristoro, piccole aree per manifestazioni ricreative all'aperto, aree attrezzate per il gioco e lo sport, ecc.).

I nuovi parchi urbani attrezzati saranno realizzati contestualmente alla realizzazione/riqualificazione delle centralità urbane di progetto e saranno mantenuti e gestiti da concessionari di servizio opportunamente individuati dalle amministrazioni pubbliche sulla base di specifiche convenzioni.

Parchi territoriali attrezzati

L'azione di progetto volta a realizzare un sistema di parchi territoriali attrezzati individua, a partire dal riconoscimento dell'esigenza di tutela e valorizzazione di alcuni dei principali ambienti umidi (essenzialmente riferiti ai tratti meglio conservati del sistema degli affluenti prossimi all'ambito golenale del Tordino), un sistema di aree così articolato:

- Parco Territoriale Attrezzato dell'Ambito di Foce del Fiume Tordino (Comuni di Mosciano Sant'Angelo, Giulianova e Roseto degli Abruzzi), contiguo alla porzione settentrionale dell'oasi regionale del Borsacchio;
- Parco Territoriale Attrezzato dell'ambito di foce del Fiume Vomano (Comuni di Roseto degli Abruzzi e Morro d'Oro, oltre che, al di fuori del territorio del Piano d'Area, dei comuni di Atri e Pineto);
- Parco Territoriale Attrezzato delle Gole di Ripattoni (Comune di Bellante);
- Parco Territoriale Attrezzato di Piano della Lente (Comune di Teramo).

Si tratta di alcuni tra i più interessanti e meglio conservati ambienti umidi connessi alla presenza di veri e propri boschi planiziali, caratterizzati da rigogliosa vegetazione ripariale o da macchie tipiche dei fossi, che insistono presso il reticolo idrografico minore, significativamente segnati dalla permanenza di impianti vegetazionali di pregio o dalla presenza di emergenze di natura geo-litologica, ma altrettanto minacciati da rischi di compromissione molto elevati e riconducibili alla pressione antropica,

all'inquinamento, alla prossimità ad aree produttive, alla diffusione di interventi di infrastrutturazione del territorio scarsamente integrati con il quadro ambientale circostante.

Tali aree (caratterizzate da oggettiva valenza paesaggistica) dovranno essere normate attraverso specifici piani di gestione naturalistica che dovranno caratterizzarsi per la previsione di adeguata dotazione di infrastrutture ecocompatibili ed ulteriori attrezzature al servizio di una fruizione delle risorse ambientali, che risulti funzionale a facilitarne accessibilità, conoscenza, abitudinaria frequentazione, oltre che la valorizzazione, in chiave turistica, all'interno di una opportuna politica di promozione integrata delle risorse naturali e paesaggistiche del territorio locale.

Percorsi turistico-ambientali

Per consentire la fruizione organizzata (anche turistica) delle risorse ambientali, ma anche per valorizzare la presenza di dette risorse nelle immediate vicinanze del nuovo sistema urbano riprogettato in chiave sostenibile, il Piano d'Area prevede la realizzazione di percorsi dedicati alla mobilità non motorizzata.

Questi percorsi sono tipizzati come segue (e individuati nelle tavole del piano):

- percorso ciclabile costiero;
- itinerari cicloturistici da attrezzare attraverso l'adeguamento della viabilità provinciale;
- percorsi escursionistici attrezzati per *mountain bike*;
- ippovie e itinerari turistici a cavallo;
- percorso naturalistico per la fruizione dell'ambito golenale del fiume Tordino;
- percorsi di connessione tra i parchi urbani attrezzati in ambito fluviale e le fermate del sistema di trasporto pubblico su ferro;
- percorsi ecologici per la fruizione delle risorse ambientali rinvenibili in corrispondenza dei principali corridoi biologici.

I suddetti percorsi sono da realizzare *ex novo* o attraverso l'opportuna sistemazione di tracciati stradali esistenti.

5.3 L'agenda degli interventi prioritari

Nell'ambito della suddetta zonizzazione di piano, l'attuazione della visione strategica di fondo è demandata ad alcuni progetti strategici ai quali la Provincia affida il compito di creare le condizioni generali di contesto per l'implementazione del Piano d'Area.

Nell'ambito di questi progetti strategici sono stati individuati gli "interventi prioritari" dei quali la Provincia intende farsi promotore per una immediata realizzazione delle previsioni di piano.

I "progetti strategici" individuati in via preliminare dal Piano d'Area, con riferimento alle prescrizioni del Titolo II delle sue Norme Tecniche, contengono i seguenti "interventi prioritari".

Progetto Mobilità (M)

- ✓ Adeguamento linea ferroviaria al SFMR (M1)
- ✓ Realizzazione nuovi tronchi ferroviari (M2)
 - M2.1 - Realizzazione di raccordo per il collegamento diretto della linea di trasporto Teramo-Giulianova con la linea adriatica (bretella tra le stazioni di Cologna Spiaggia e Colleranese)
 - M2.2 - Prolungamento della linea ferroviaria urbana dalla Stazione fino al palazzetto dello sport di Scapriano
- ✓ Sviluppo viabilità territoriale (M3)
 - M3.1 - Interventi per il completamento e la razionalizzazione della viabilità esistente e quella di area vasta di collegamento con altre realtà territoriali (Val Vibrata-Val Fino)
 - M3.2 - Realizzazione del collegamento viario tra aree industriali della Val Tordino e della Val Vomano
 - M3.3 - Completamento dello schema viario dell'area urbana complessa di Teramo
 - M3.4 - Realizzazione della viabilità pedecollinare di Roseto degli Abruzzi
 - M3.5 - Realizzazione della viabilità di penetrazione urbana da Mosciano Sant'Angelo verso Giulianova (4° lotto Teramo-Mare)
- ✓ Sviluppo viabilità locale (M4)
 - M4.1 - Studio e realizzazione di viabilità locale carrabile per la zona produttiva-residenziale di Villa Pavone
 - M4.2 - Qualificazione tracciato della SS 80 con opere per la mitigazione dell'impatto e con localizzazione di servizi urbani e alla viabilità.

- M4.3 - Sviluppo del sistema delle viabilità tematiche (vie del vino, vie dell'olio, crinali panoramici, itinerari ciclabili su strada in sede mista) e delle viabilità legate ad ambiti con funzioni ed azioni omogenee (4C)
- M4.4 - Dotazione di tabellonistica e segnaletica sulle principali viabilità ed interventi di messa in sicurezza
- ✓ **Potenziamento dei trasporti collettivi e della mobilità alternativa/intermodalità (M5)**
 - M5.1 - Adozione di tecniche di trasporto urbano a basso impatto ambientale e alimentate con fonti di energia alternative
 - M5.2 - Politiche di incentivazione e razionalizzazione della modalità di trasporto pubblico all'interno dell'area della Val Tordino e verso altri sistemi territoriali
 - M5.3 - Sviluppo di un sistema intermodale integrato di scambio tra pedoni-bici-auto-ferrovia e realizzazione delle relative opere infrastrutturali

Progetto Centralità (C)

- ✓ **Realizzazione nuove stazioni e/o fermate ferroviarie (C1)**
 - C1.1 - Progetti di riqualificazione urbanistica, sviluppo funzionale e razionalizzazione della viabilità delle aree intorno alle stazioni
- ✓ **Creazione nuove centralità urbane (C2)**
 - C2.1 - Politiche del verde urbano e connessioni con il sistema fluviale del Tordino
 - C2.2 - Politiche di incentivazione ad azioni di sostenibilità energetica ed ambientale per gli interventi edilizi
 - C2.3 - Interventi per la dotazione di servizi di scala territoriale/locale ed azioni per la moderazione e la regolazione della viabilità urbana ed extraurbana
 - C2.4 - Recupero dei poli industriali dismessi all'interno delle strutture urbane esistenti quali nuove centralità per la localizzazione di nuove funzioni a scala urbana e territoriale
 - C2.5 - Riqualificazione funzionale dell'area dell'ex aeroporto di Castellalto per la localizzazione di nuove funzioni di servizio al territorio.

Progetto Sostenibilità (S)

- ✓ **Adeguamento aree produttive esistenti (S1)**
 - S1.1 - Interventi per la riconversione produttiva e l'integrazione funzionale delle aree produttive esistenti
 - S1.2 - Adozione di tecnologie pulite nella riconversione degli edifici produttivi esistenti attraverso l'utilizzo di tecniche costruttive, soluzioni tecnologiche e materiali ecologicamente sostenibili
- ✓ **Realizzazione di nuove "aree ecologicamente attrezzate" (AEA) (S2)**
 - S2.1 - Politiche di sensibilizzazione degli utenti verso il concetto di AEA attraverso campagne informative
 - S2.2 - Progettazione e realizzazione delle infrastrutture pubbliche necessarie per le AEA
 - S2.3 - Politiche ed azioni di incentivazione al miglioramento delle prestazioni ambientali degli insediamenti (efficienza idrica ed energetica, uso di risorse rinnovabili, acquisti verdi, promozione di sistemi di gestione ambientale EMAS, ISO)
 - S2.4 - Sostegno a politiche di innovazione tecnologica e R&S per le imprese
 - S2.5 - Controllo della qualità degli spazi aperti e dell'ecosistema interno alle zone produttive ed integrazione con le aree limitrofe (centri abitati)
- ✓ **Politiche ed azioni per arginare il fenomeno del consumo di suolo agricolo (S3)**
 - S3.1 - Diffusione nei P.R.G./P.R.E. dei Comuni di norme ed indirizzi che impediscono la realizzazione di nuovi insediamenti isolati o in ambiti di pregio agricolo e paesaggistico
 - S3.2 - Incentivare la localizzazione di nuovi insediamenti solo se contigui a nuclei esistenti
 - S3.3 - Azioni di contrasto al consumo di suolo attraverso operazioni di compensazione ambientale

Progetto Fiume (F)

- ✓ **Realizzazione percorso ciclo-pedonale (F1)**
 - F1.1 - Interventi per la realizzazione di un sistema di mobilità alternativa (ciclo-pedonale) lungo il fiume Tordino
 - F1.2 - Interventi per il collegamento del sistema di mobilità alternativa lungo il fiume Tordino con altre viabilità alternative o tematiche
- ✓ **Realizzazione parchi urbani in ambito fluviale (F2)**
 - F2.1 - Realizzazione di opere per la creazione di una rete ecologica tra ambiti di tutela o di valore paesaggistico

- F2.2 - Opere di difesa idrogeologica ed interventi di riqualificazione e sviluppo della fascia perfluviale per la messa in sicurezza e rinaturalizzazione dei corsi d'acqua
- F2.3 - Interventi per il collegamento funzionale tra il sistema fluviale del Tordino e gli insediamenti urbani esistenti, i sistemi collinari e le emergenze paesaggistiche/ambientali/storiche
- F2.4 - Interventi per la mitigazione degli impatti visivi ed ambientali sui manufatti esistenti incongrui lungo l'ambito fluviale del fiume Tordino
- ✓ Interventi dsi salvaguardia e riqualificazione dell'ecologia dell'ambiente fluviale (F3)
 - F3.1 - Interventi per il controllo e la riduzione dell'inquinamento puntiforme e diffuso
 - F3.2 - Azioni per il ripristino di un "indice di funzionalità fluviale" (I.F.F.) di livello II

Progetto Aree Rurali (AR)

- ✓ Riqualificazione territorio rurale di pregio (AR1)
- ✓ Interventi per la creazione del distretto agro-alimentare di qualità (DAQ) (AR2)
 - AR2.1 - Realizzazione del centro di ricerca e sviluppo delle politiche agricole di qualità
 - AR2.2 - Politiche di sostegno all'inserimento delle aziende del DAQ nei mercati nazionali ed internazionali
 - AR2.3 - Sviluppo di progetti di agricoltura sperimentale e d'eccellenza in collaborazione con l'Università per la salvaguardia della biodiversità e delle produzioni locali nell'ottica della creazione della filiera alimentare
 - AR2.4 - Interventi di ripristino paesaggio agrario tipico (tessiture dei campi, siepi, alberature, aree boscate, ecc.) ed interventi di salvaguardia e valorizzazione del patrimonio edilizio esistente
 - AR2.5 - Promozione e tutela prodotti e coltivazioni tipiche del territorio (marchi DOP, DOC, ecc.)
 - AR2.6 - Politiche di sensibilizzazione delle Amministrazioni Comunali per l'individuazione delle aree agricole di tutela all'interno dei singoli strumenti di pianificazione comunale
- ✓ Recupero patrimonio edilizio rurale di pregio (AR3)
 - AR3.1 - Implementazione del progetto "campo aperto" con l'individuazione edifici non più necessari all'attività agricola e l'individuazione dei beni culturali
- ✓ Recupero borghi agricoli di valore testimoniale (AR4)
 - AR4.1 - Implementazione del "progetto borghi" con l'individuazione dei borghi che rivestono carattere di testimonianza

Progetto Qualità della Vita (Q)

- ✓ Politiche di potenziamento dei servizi alla persona (Q1)
 - Q1.1 - Realizzazione di servizi pubblici in forma accorpata nell'ambito delle centralità urbane
 - Q1.2 - Promozione di forme partecipative nella scelta delle politiche di welfare da attuare (bilancio sociale, Piano Regolatore Sociale, ascolto degli stakeholders nella scelta dei servizi)
 - Q1.3 - Razionalizzazione del sistema delle localizzazioni dei servizi in base alle effettive necessità e richieste e azione di differenziazione dei servizi offerti
 - Q1.4 - Incentivazione all'utilizzo e alla riconversione funzionale di edifici esistenti per usi legati ad attività sociali
- ✓ Politiche di accesso alle opportunità di lavoro e di contrasto alla disoccupazione (Q2)