



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Il curioso caso della Costa Teatina

Emilia Corradi

Università degli Studi "G. D'Annunzio" _Chieti
Dipartimento d Architettura _Pescara
Email: corradietiscali.it

Aldo Casciana

Università degli Studi "G. D'Annunzio" _Chieti
Dipartimento d Architettura _Pescara
Email: aldocasciana@yahoo.it

Abstract

Nei processi di dismissione infrastrutturale si generano materiali del territorio e del paesaggio che spesso si presentano come scarti. Questi mal si congegnano con un modello di sviluppo sostenibile rimanendo sempre come spazi residuali con destinazioni vaghe e disponibili a trasformazioni incontrollate e incontrollabili.

Nella vocazione di questi spazi raramente si riesce a generare un processo di riuso tale da coinvolgere sia i manufatti infrastrutturali che il territorio che li circonda. Anzi spesso lo scollamento tra le parti è utilizzato per operazioni speculative mascherate da riqualificazione o rilancio di economie danneggiate dalla dismissione. Ciò è ancor più evidente in territori di particolare pregio paesaggistico e ambientale, oggetto da tempo di aspirazioni di trasformazioni qualitative o con vocazione di tutela privilegiata come quella dei parchi.

L'obiettivo è dimostrare come un processo di riduzione/riuso/riciclo di manufatti infrastrutturali può (poteva) essere occasione di costruzione di un modello esemplare di trasformazione e gestione del territorio attraverso un esemplare progetto di territorio, articolato e sostanziato nel connubio tra piano e progetto, spettatori non di una semplice forma di auto adattamento, ma attori consapevoli della trasformazione territoriale.

Parole chiave

Paesaggio, Infrastrutture, Modello



Premessa

Nei processi di dismissione infrastrutturale si generano materiali del territorio e del paesaggio che spesso si presentano come scarti. Questi mal si congegnano con un modello di sviluppo sostenibile rimanendo sempre come spazi residuali con destinazioni vaghe e disponibili a trasformazioni incontrollate e incontrollabili.

Nella vocazione di questi spazi raramente si riesce a generare un processo di riuso tale da coinvolgere sia i manufatti infrastrutturali che il territorio che li circonda. Anzi spesso lo scollamento tra le parti è utilizzato per operazioni speculative mascherate da riqualificazione o rilancio di economie danneggiate dalla dismissione. Ciò è ancor più evidente in territori di particolare pregio paesaggistico e ambientale, oggetto da tempo di aspirazioni di trasformazioni qualitative o con vocazione di tutela privilegiata come quella dei parchi.

Una questione appare nodale: come un paesaggio può essere riciclato o cosa del paesaggio può essere riciclato?

E il concetto di riciclo può essere adattato ad un paesaggio o essere declinato in quello di “rigenerazione”?

Quali sono i materiali teorici e tecnici di un processo così complesso?

Per riciclaggio in genere si intende un corpo di strategie atte a recuperare rifiuti piuttosto che smaltirli.

A monte di ciò si ritiene debba esserci un processo di selezione, e di responsabilità sulla differenziazione dei manufatti (materiali).

Smaltire un paesaggio e i suoi manufatti appare un processo critico di catalogazione accurata, ma anche di conoscenza degli elementi che lo compongono, in cui una parte importante è rivestita anche dallo studio dei processi che lo ha generato insieme ai suoi componenti.

Questo processo aiuterebbe a prevenire lo spreco di materiali reimpiegabili in un nuovo “progresso” reinserendoli in un circuito sociale, ambientale, economico ed estetico ricco di opportunità.

Ma questo ragionamento può essere applicato ai manufatti infrastrutturali dismessi, in via di dismissione o sottoutilizzati?

Dovremmo dividere il ragionamento in due parti: il primo riguarda i manufatti che li costituiscono, il secondo il territorio che hanno generato.

In ognuna delle parti i materiali teorici raccontano scale e questioni complementari tra loro.

Nel caso del territorio della Costa Teatina la complementarietà dei materiali teorici spesso costituisce condizione necessaria per costruire un ragionamento sulla condizione di riciclabilità di un paesaggio e sulle modalità con cui il progetto e il piano possono inquadrare le questioni.

Infrastruttura a perdere

Il territorio della Costa Teatina assume la sua configurazione insediativa attuale a partire dalla realizzazione della ferrovia Adriatica (1863) determinando un processo insediativo legato prima alle stazioni ferroviarie e poi negli anni 60/70 del '900 a vari insediamenti industriali artigianali che trovano nel sistema a pettine vallivo abruzzese una condizione idonea di espansione.

A sua volta la morfologia della Costa, caratterizzata da un tratto di circa 70 km di alternanza tra falesie e spiagge basse, assume la connotazione fisica di una fascia lunga e stretta ricca di micropaesaggi autonomi per struttura identitaria.

Da suo canto l'elemento infrastrutturale ferroviario diviene sistema di aggregazione di questi dando forma ad un luogo unitario che di fatto identifica un territorio come un codice genetico.

Per loro natura, gli elementi infrastrutturali sono generalmente poco riconducibili alle categorie del riciclo, sia per consistenza fisica, per forma e per funzione. L'uso prevalente di materiali di costruzione, la condizione d'uso che fa di loro elementi altamente inquinati, e lo spazio monofunzionale e monoforma che li caratterizza inducono a pensare che il processo di separazione e di rigenerazione sia operazione impensabile.

D'altro canto un'infrastruttura dismessa è sempre più occasione di rigenerazione di un territorio, a partire proprio dalle sue componenti.

Ma in questo caso si aggiunge una variabile molto interessante per la natura e costituzione fisica di un parco: la presenza di un tracciato ferroviario nazionale, quale la ferrovia Adriatica, che proprio in questo intervallo di territorio a partire dagli anni '80 subisce un arretramento a causa dei fenomeni di erosione della costa sempre più aggressivi che mettevano frequentemente in pericolo il piano dei binari in più tratti.



Figura 1. La stazione di San Vito Chietino (foto di Roberto Di Monte)

Questo evento ha consentito di liberare un tratto molto pregevole della costa dal vincolo molto rigido che un manufatto ferroviario introduce nella gestione del territorio paesaggio

Una occasione che nel caso della ferrovia Adriatica volge a definire configurazioni e aspettative di trasformazione valutate fin dal 2004 dalla Regione Abruzzo con lo “studio per un Modello di Sviluppo della Costa Teatina” commissionato alla Facoltà di Architettura di Pescara¹.

Lo studio oltre a costruire un quadro scientifico molto esaustivo degli elementi costitutivi di quella porzione di territorio, indagava tratto per tratto le potenzialità di rigenerazione e di recupero congruente alla destinazione di Parco, nell’ottica di avviare un processo catalizzatore di nuove trasformazioni del territorio attento ad una sostenibilità del processo di trasformazione sostenibile sia in chiave paesaggistico/ambientale che economico insediativa. Lo studio indicava un modello sostenibile di recupero del tracciato dismesso della ferrovia, con una schedatura che affrontava e risolveva dando delle indicazioni metodologiche sui i numerosi punti di possibile recupero e rigenerazione urbana con particolare attenzione all’ampliamento della sezione trasversale di progetto. Particolare attenzione veniva data alle tecniche progettuali e di ricontestualizzazione dei vari manufatti, in relazione alla morfologia e alla scala specifica. Nel frattempo la percezione sociale del Parco della Costa teatina ha avuto fasi fortemente conflittuali, trascurando i manufatti dismessi del tracciato ferroviario, delegando a poche e provvisorie, quanto parziali opere di messa in sicurezza di un patrimonio architettonico, come le stazioni dismesse o le gallerie che potevano generare occasione di riqualificazione ambientale, territoriale offrendosi come volano di piccole economie di scala adatte ad una filiera di turismo ecologico sempre più diffuso. Questo tipo di esperienza ha condotto ad una serie di riflessioni sulla necessaria multidisciplinarietà indispensabile per poter rendere efficace e percorribile un processo di riciclo e rigenerazioni di paesaggi infrastrutturali.

Riflessione quanto mai necessaria ed urgente visto il feroce piano di dismissione di tratte ferroviarie attuato da RFI, che colpiscono soprattutto tratti interni che attraversano territori paesaggisticamente importanti e pregevoli. Tale politica di fatto sta generando quantità importanti di relitti infrastrutturali il cui destino appare incerto come quello dei paesaggi attraversati.

Gestione è uno degli imperativi con cui il processo di rigenerazione dovrà tener conto. È sottinteso che non si tratta di un processo economico ma culturale, sociale e ambientale con cui il progetto deve confrontarsi.

Molte le figure istituzionale come enti amministrativi e di ricerca che dovranno essere coinvolti, in considerazione che sia i materiali teorici che fisici del riciclo/rigenerazione possono essere risorsa e non problema in cui l’obiettivo del recupero differenziato come strumento di governo del territorio, delle sue risorse ambientali, progettuali, economiche e sociali vale anche per le infrastrutture.

Sperimentazione. Attualmente si è avviato un processo di sperimentazione sul riciclo dei materiali edili, che in esperienze europee ha già delineato un processo virtuoso da percorrere. Nel caso degli elementi infrastrutturali si

¹ “Ricerca sul Modello di sviluppo della Costa Teatina in attuazione dell’Obiettivo del Q.R.R. e del P.R.P.” per conto della Regione Abruzzo- settore Urbanistica e Beni Ambientali.

Fasi ricerca: A, B, C

Gruppo di Lavoro Regione Abruzzo Arch. Antonio Perrotti (Coordinatore), Arch. Antonio Sorgi

Gruppo Di Ricerca Dau (Fasi A, B, C) Prof. Giangiuseppe d’Ardia (Coordinamento Generale), Prof. Carmen Andriani (Responsabile Progetto), Prof. Roberto Mascarucci, Prof. Filippo Raimondo, Prof. Maria Angelini, Arch. Susanna Ferrini, Arch. Federico Bilò, Arch. Emilia Corradi,

Gruppo di Ricerca Dau (Fase D) Prof. Arch. G. d’Ardia (Coord. Generale), Prof. Arch. Carmen Andriani (Resp. Progetto), Arch. Emilia Corradi

dovrebbe dar vita ad una codificazione che introduca come altro aspetto della sperimentazione quello della progettazione, che” dovrebbe entrare nel dettaglio”, valutando materiali e trattamenti per trasformarli in pratica industriale ordinaria.

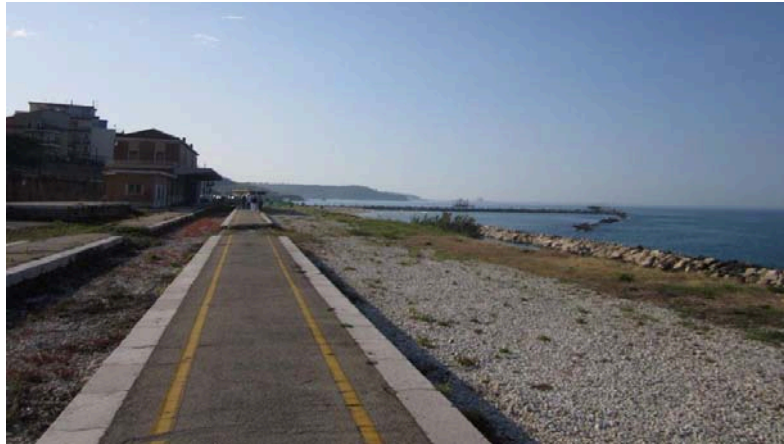


Figura 2. La stazione di San Vito Chietino, sullo sfondo i Trabocchi (foto di Roberto Di Monte)

Altra questione è quella del programma sia funzionale che territoriale introdotto da un tema così importante e così complesso. Spesso la soluzione più praticata è quella di trasformare questi manufatti in piste ciclabili, totalmente sconnesse dal contesto o da un programma più ampio che coinvolge, ripensandolo, il territorio attraversato. Ma forse uno sforzo più intenso aiuterebbe a introdurre criteri di innovazione nel processo di rigenerazione proprio partendo da programmi sperimentali d’uso, come quello di piccole strutture di trasporto collettivo ad che magari aiuterebbero in un rilancio economico e sociale l’intera costa.

L’esperienza della Costa Teatina, è una strada irta di buone intenzioni e cattivi esempi, ma è anche un modello che se ben pensato può condurre ad una sperimentazione importate ed esemplare e dimostrare come un processo di riduzione/riuso/riciclo di manufatti infrastrutturali può ancora essere occasione di costruzione di un modello esemplare di trasformazione e gestione del territorio attraverso un progetto di territorio, articolato e sostanziato nel connubio tra piano e progetto, spettatori non di una semplice forma di auto adattamento, ma attori consapevoli della trasformazione territoriale.

Il racconto inverso

Il lieto fine di questa storia racconta di un territorio caratterizzato dalle grandi qualità ambientali e paesaggistiche, in stato di degrado ormai da anni, anche a causa della dismissione della linea ferroviaria adriatica, che lentamente riesce a tornare “giovane” grazie ad un processo di rigenerazione territoriale. Il curioso caso della Costa Teatina appare quindi il paradigma di molti territori degradati che, interessati per anni dalla dibattiti e contrapposizioni di visioni e modelli di sviluppo alternativi, si auto-regola secondo forme di funzionamento non convenzionali.

Una prima questione da affrontare riguarda proprio il rapporto tra il territorio costiero e la dismissione della linea ferroviaria adriatica, che correndo parallelamente alla statale adriatica ha condizionato sia il sistema insediativo che il rapporto tra terra e mare. Le diversità dei contesti attraversati dal fascio infrastrutturale “ristretto”, ove urbanizzati ove rurali, e la conseguente dismissione hanno cambiato il senso di alcuni contesti ed usi. Per alcuni versi alcuni equilibri, se pur precari, hanno retto finché la ferrovia è stata in uso. Ci si riferisce in particolare alle opere di difesa dalla erosione della costa che hanno avuto una certa manutenzione costante legate all’uso principale, sostegno al passaggio dei treni, che però contestualmente hanno contribuito i moltissimi casi, nel territorio di Ortona principalmente, al mantenimento di alcuni tratti di costa. Successivamente l’abbandono dell’uso consolidato della linea ferroviaria ha di fatto modificato il ruolo e la conformazione fisica della seconda infrastruttura stradale, sia dal punto di vista degli usi, che del rapporto con le aree ed insediamenti limitrofi. Questi processi di dismissione paesaggistica locale (descritti di seguito nel testo) e dei loro materiali hanno cominciato a verificarsi nei primi anni di costruzione della nuova linea ferroviaria e continuano ancora oggi a diverse velocità.

Il cambiamento dei rapporti tra terra e mare, e tra sedime ferroviario e paesaggio che sarebbe scaturito dallo spostamento interno della ferroviaria è stato il paradiso perduto della costa teatina. La dismissione pianificata, attesa, realizzata ed ormai ricordata della linea del ferro ha, per molti anni, lasciato invariati i rapporti dei centri urbanizzati particolarmente, con le aree costiere. La questione principale è che, se pur in assenza di progetto

territoriale condiviso, nei contesti comunali locali nessuno ha avuto la lungimiranza di guidare questo processo ormai in atto verso forme non solo di rigenerazione, ma di sostentamento sostenibile, anche finanziario. Sia dal punto di vista urbanistico che da quello progettuale sarebbe stato opportuno, almeno nei contesti urbanizzati, poter prevedere nuovi usi e funzioni pubbliche in concomitanza tra la ex ferrovia ed i nodi urbani. Il cambiamento di destinazione d'uso è invece avvenuto con processi più o meno spontanei invece che sostanziare varianti agli strumenti di governo urbanistico locale.

La questione è centrale per diverse ragioni.

Il futuro delle aree ferroviarie dismesse, sedime ed annessi, sembra essere scritto da anni, ma la sua realizzazione sembra essere sempre più lontana. La previsione della realizzazione della Via Verde, secondo il progetto della provincia, assegna a queste aree un uso turistico sostenibile, che rischia di essere però vano. Da un lato il miraggio dei fondi FAS, attraverso cui acquisire le aree in questione², dall'altro la mancata espressione di volontà politiche locali. Una questione parallela ma non secondaria che complica la governance del contesto è quella che riguarda la perimetrazione del parco della costa. Dalla emanazione della Legge³ del 2001 non si è ancora trovato un accordo sul modello di parco, e di perimetrazione, per cui si assiste alla contrapposizione delle amministrazioni locali, che hanno il compito di perimetrare le aree comunali da assoggettare a parco nazionale. In questa contrapposizione politica riemerge il progetto della via verde poiché le amministrazioni contrarie alla formazione del parco nazionale, che pur è sancito per legge e quindi prima o poi in qualche forma si farà, sostengono che il territorio è già interessato da numerosi vincoli ed avrebbe come guida della trasformazione futura il volano della rigenerazione territoriale affidato al progetto della via verde.

Le tesi qui sostenute affermano la centralità del ruolo del parco nazionale non solo come strumento di controllo delle trasformazioni bensì come soggetto principe di un modello di sviluppo sostenibile di un contesto territoriale che naturalmente è votato al turismo.

È bene però sottolineare alcuni aspetti della questione. Con il Parco Nazionale o con il progetto della Via Verde, pur ricordando che uno non esclude l'altra e viceversa, tutti gli attori della trasformazione si dichiarano animati dal "sentimento nuovo" della sostenibilità ambientale, per lo più alcune delle amministrazioni locali⁴ dichiaratamente contrarie al parco, le cui progettualità, che perderebbero il loro campo di esistenza in presenza dei un parco effettivamente istituito, non sono evidentemente espressione di un modello di sviluppo antico e non consoni al contesto del basso adriatico, ma che soprattutto non fruttano l'occasione del riuso della linea ferroviaria. Quello che manca ed è mancato finora è la espressione manifesta di un modello di sviluppo turistico-sostenibile che potesse fondarsi anche sul riuso della linea ferroviaria adriatica dismessa. Di questo scenario territoriale si è occupato in particolare il *Progetto Speciale Territoriale della Fascia Costiera*⁵ della Provincia di Chieti, il cui Documento Programmatico definisce in testa gli obiettivi strategici tesi: "al coordinamento delle azioni da intraprendere per concretizzare una nuova forma di turismo di qualità a partire dalla realizzazione del progetto prioritario della "via verde" (percorso ciclopedonale attrezzato da realizzare sul sedime dell'ex tracciato ferroviario nel tratto compreso tra Ortona e Vasto-San Salvo) e dalla promozione delle alternative forme edilizie, ricettive e residenziali, rispettose del contesto paesaggistico in cui s'inseriscono, e soprattutto non aggressive nei confronti del suolo che viene consumato".

Su questo tema appare utile ricordare alcune questioni, in particolare le dinamiche legate alla realizzazione del progetto della via verde, espressamente alle questioni di fattibilità tecnico finanziarie, ed al carattere di "indirizzo" del documento provinciale, hanno contribuito da un lato all'invecchiamento del contesto costiero; il sedime e le opere d'arte sono in stato di abbandono e sono sottoposte a continue pressioni sia fisiche che di nuovi usi, spesso non coerenti con il progetto di rigenerazione.

² L'acquisizione del sedime ferroviario è un elemento che ha caratterizzato al lungo la discussione politico amministrativa di questi anni e che ha visto diverse fasi, da una prima ipotesi di acquisto delle aree secondo il valore agricolo delle stesse, sino all'ultima ipotesi della possibilità, manifestata dalla Provincia di Chieti, della possibilità di esproprio delle aree attraverso un piano particellare da poco approvato che ridurrebbe il costo totale dell'operazione a due milioni di euro.

³ Il Parco della Costa Teatina è stato istituito con l'articolo 8, comma 3, della Legge n. 93/2001.

⁴ Emblematico è il caso del Comune di S. Vito Chietino, dichiaratamente contrario alla formazione del Parco della Costa e che di contro sta cercando di portare avanti due imponenti progetti di trasformazione territoriale; un Resort Turistico attraverso una imponente variante urbanistica che trasformerebbe un'area di 14ha da terreno agricolo a destinazione ricettiva ed il progetto di un porto turistico da 300 posti barca attraverso una mega struttura sovradimensionata rispetto alle necessità che configura una seconda cattedrale nel deserto rispetto al contesto costiero.

⁵ artt. 44-46 del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale



Figura 3. Un tratto del sedime ferroviario dismesso, sullo sfondo i Trabocchi (foto di Roberto Di Monte)

C'è però un'altra questione di fondo che va rimarcata, anche se poco piacevole. In questi ultimi anni la costa teatina è stata un contesto molto studiato ed approfondito nell'ottica della possibile rigenerazione territoriale che potesse essere innescato dal riuso in chiave turistica della linea ferroviaria dismessa. Parallelamente, e come si ricordava non in contrapposizione, la prospettiva della istituzione del parco ha contribuito alla formazione ed alla sedimentazione del sentimento ambientale che contribuisce ad un operare cosciente e sostenibile nel territorio. In questa contrapposizione non duale di prospettiva sostenibile allora "il curioso caso della Costa Teatina" sta nel fatto che non solo le condizioni legislative e politiche non hanno di fatto scaturire "ad oggi" quei processi di riuso se pur di alcune parti o di alcuni elementi e materiali sensibili del paesaggio costiero, anche di quello urbanizzato. La sensazione di vuoto provocata da alcuni di questi contesti non deriva solamente dal carattere di assenza fisica di nuovi materiali o di nuovi usi che almeno parzialmente sostituissero l'uso antico; la sensazione di vuoto sembra spesso scaturire da un'assenza, o capacità potrebbe sostenere qualcuno, di visione di futuro che, va detto con estrema chiarezza, non può al livello locale fondarsi, nel migliore dei casi, in un approfondimento formale e di scala di previsioni se pur rispettabili di rigenerazione territoriale. Si pensi che questa condizione di assenza sembra acuirsi in questi mesi a causa della paventata realizzazione degli famigerati impianti petroliferi a poche miglia dalla costa (Ombrina Mare) che, se mai realizzati, costituirebbero la fine di ogni velleità turistica della costa, secondariamente al rischio ed alle ricadute ambientali sulla salute pubblica.

Ma la nuova condizione della disponibilità fisica delle aree della ex ferrovia, se pur vincolate alla realizzazione di una pista ciclabile sull'ex sedime, non è stata finora in nessun caso, che possa essere conosciuto, occasione per il ripensamento di un sistema di spazi ed attrezzature pubbliche per i contesti urbani e per il territorio e che sia divenuta occasione per il ripensamento in particolare dei rapporti di relazione, non solo fisica, con i territori interni, aspetto colpevolmente manchevole nel dibattito attuale. Il racconto inverso, teso al ringiovanimento del paesaggio teatino sembra interrompersi cristallizzando situazioni che in questa fase storica, caratterizzate sia dalla imponente crisi economica che dalla apparente inadeguatezza del contesto politico nazionale, sembra lontano dal poter ripartire speditamente verso un'infanzia territoriale.

Bibliografia

- AAVV. (2007), *Les temps des infrastructures*, Editions L'Harmattan, Parigi
Felice C. (2009), *Le trappole dell'identità. L'Abruzzo, le catastrofi, l'Italia di oggi*, Donzelli Editore, Roma.
Onofri S. A. (2002), *L'Abruzzo Costiero*, Rocco Carabba Editore, Lanciano.
Prelorenzo C. (2000), *Infrastructures, villes et territoire*, Editions L'Harmattan, Parigi
Staffa R. A. G. (1997), *Le magnifiche sorti*, Baldini&Castoldi, Milano.
Zunica M. (1987), *Lo spazio costiero italiano, dinamiche fisiche umane*, Valerio Levi ed., Pero (Mi)