

Rivista di informazione

“...in casa non si sentono le trombe,
in casa ti allontani dalla vita
dalla lotta, dal dolore, dalle bombe...
bisogna ritornare nella strada
nella strada per conoscere chi siamo...”

C'è solo la strada, Giorgio GABER

ALL'INTERNO

Il porto a San Vito?
Una storia lunga migliaia di anni.

PROGETTO
“Marina di
San Vito Chietino”

Diamo i numeri?
*Consistenza delle opere marittime
ed edili predisposte nel
progetto preliminare.*

**Un porto per
marinai
o un affare per speculatori?**

**“A Sande Vite
ci vo lu port!”**

Quale TURISMO?
Quale PORTO?

Le CARTE e la REALTA'

“Amministrare”: secondo il vocabolario significa “prender-
si cura della gestione di un bene”, ed è questo il mandato
politico che ogni amministrazione pubblica è chiamata ad
assolvere nel corso della propria legislatura. Gestire, quindi,
il bene comune nell'interesse della collettività, senza arrogarsi
il potere decisionale di stravolgere quel bene, perché la delega
ricevuta attraverso lo strumento delle elezioni non può costituire
una licenza di onnipotenza, un obbligo etico quanto più ineludibile
se di una collettività se ne rappresenta più o meno un quarto.

Purtroppo, assistendo ad un qualunque consiglio comunale nostrano,
ci si può fare un'idea di come e perché la politica abbia nauseato
la quasi totalità di coloro che la seguivano con interesse: le sorti
di un paese consegnate di fatto a un triumvirato arrogante, sordo
a qualsiasi confronto, con il resto della maggioranza relegata
a personaggi in cerca d'autore, e l'opposizione a una scocciante
formalità, fastidiosa e inopportuna.

Il triumvirato, per chi non lo sapesse, deriva da un termine latino
che nell'antica Roma indicava un'alleanza fra tre leader politici o
militari con poteri uguali, detti triumviri, e a questo è ridotta,
di fatto, la Nuova Alleanza per San Vito: un teatrino avvilente,
dove il sindaco Catenaro e gli assessori Staniscia e Comini fanno
e disfanno a loro piacimento, in una confusione di ruoli davvero
imbarazzante.

Il 28 Dicembre scorso, in un consiglio comunale convocato quasi
furtivamente nel bel mezzo delle feste, e della cui convocazione
non c'era traccia nelle banche comunali dislocate nei vari punti
del territorio, è stato approvato il progetto preliminare per la
costruzione del nuovo porto.

Particolarmente esemplificativa dell'atteggiamento è stata la
frase con cui il Triumviro anziano Lorenzo Staniscia ha troncato
il dibattito con i consiglieri d'opposizione. Una frase che è solito
ripetere ogni qual volta i limiti dialettici e di contenuto non gli
consentono più di rintuzzare i puntuali appunti mossi, specie dal
professor Ferraro: “SEME VINT NU', MO' CUMMANNEME NU'!”.
Abbiamo vinto noi, adesso comandiamo noi. Il punto seguente
all'ordine del giorno, prego.

IL PORTO DEI DESIDERI

E' vero, avete vinto voi le elezioni, ma non comandate voi, perché
il consenso del 25% degli aventi diritto al voto vi autorizza alla
gestione ordinaria di un bene comune, non di certo alla piena
disponibilità dello stesso, come se per incanto una manciata di
voti ne sancissero di fatto una proprietà privata; tra l'altro,
volendo ragionare in termini puramente elettorali, si ignora
arrogantemente che le altre le altre liste presenti alle elezioni,
2 su 3 rappresentate in consiglio comunale, erano contrarie a
questo progetto del porto e propense a soluzioni alternative
più organiche.

Questo numero monografico del giornale vi spiegherà nel
dettaglio tutte le motivazioni del nostro “NO” a questo progetto,
e quale modello di sviluppo si può proporre, perché sebbene a
qualcuno faccia comodo denigrarci al ruolo di integralisti
dell'ambiente, siamo convinti che opere così invasive possano
essere realizzate solo attraverso l'informazione e il consenso di
tutta la cittadinanza.

Per quanto riguarda il triumvirato, resta da ricordare quanto
descritto nel dizionario: “queste alleanze raramente si mantengono
a lungo”. Mentre il progetto del porto dei desideri avanzava
sulla slitta di Babbo Natale, da Palazzo Borgia arrivava l'eco
di sinistri scricchiolii, con indiscrezioni riguardo a una lettera
di dimissioni del sindaco Catenaro. Perché un conto sono i
desideri, e un'altra la realtà, con la gestione ordinaria del
comune che s'affanna tra mutui rinegoziati e anticipi di cassa,
ambigue consulenze strapagate ed operai comunali senza
tredicesime.

Giacomo CUPIDO

Il porto a San Vito? **UNA STORIA LUNGA MIGLIAIA DI ANNI.**

La tradizione marinairesca sanvitese gettò la sua ancora in prossimità della foce del Feltrino, quando i frenetani, già nel IV secolo a.C., costruirono un approdo per le loro imbarcazioni. All'epoca dell'Impero Romano, il porto venne utilizzato come scalo per i collegamenti oltre l'Adriatico (in particolare con il territorio slavo) e come importante rifugio per le navi mercantili. Con la caduta dell'Impero Romano, i longobardi presero possesso del porto che fu da loro denominato "Wald", da cui ebbe origine il nome latino "Gualdum". Nell'Alto Medioevo, l'allora importante porto di Gualdum fu ceduto da Carlo Magno al Monastero di Casauria. Durante il lungo periodo di crisi, iniziato nell'XI secolo, che investì l'intero litorale Adriatico, il porto venne abbandonato e gli abitanti del posto si trasferirono nel borgo sulla collina sovrastante. Un documento risalente al 1385 attesta la proprietà del porto e del borgo di Sanctum Vitum all'Abbazia di San Giovanni in Venere. Quando il borgo fu saccheggiato, l'Abate di San Giovanni in Venere chiese aiuto alla vicina Anxanum, la quale riuscì a respingere gli invasori ed ottenne in cambio sia il borgo che il suo porto, visto come una grandissima risorsa per il proprio sviluppo commerciale. La sola idea di una ristrutturazione di quel porto scatenò una guerra con Ortona, che sentì la minaccia di un porto concorrente così vicino, fino a quando non fu sancita la pace. Proprio durante questo periodo Lanciano riuscì a ristrutturare il porto e lo utilizzò come mezzo per il rifornimento di merci destinate alle sue famose fiere. Finite le fiere finì anche il porto. La forte necessità di ricostruire un approdo, questa volta di natura diversa da quella del passato, si sentirà agli inizi del '900, quando l'attività peschereccia sostituì l'antica attività mercantile, con una flotta di paranze seconda solo a quella di San Benedetto del Tronto. Fu proprio questa necessità che spinse l'allora presidente della provincia Tommaso Nobile (di origine sanvitese) ad avviare il progetto di ricostruzione e di rinnovamento delle attrezzature portuali che videro la posa della prima pietra dell'attuale molo il 26 agosto 1918. Il progetto, ideato dal Provveditorato alle Opere Pubbliche, prevedeva il completamento dell'opera attraverso la prosecuzione del molo con un braccio orientato a sud, ma, anche a causa della guerra, non fu mai realizzato e il primo tratto di molo fu addirittura fatto saltare in aria dai tedeschi. Nel dopoguerra si tornò a parlare del porto, del ricostruirlo però, infatti venne solo ristabilita la situazione ante-guerra. Il vento era nuovamente cambiato, le paranze vennero sostituite da nuove imbarcazioni che necessitavano di un riparo sicuro, così i pescatori sanvitesi dapprima utilizzarono il vicino ma in ogni caso scomodo porto di Ortona, e successivamente migrarono con le loro famiglie verso altre città marittime aventi porti in quel tempo fiorenti. Questa migrazione provocò un sentimento ancora più forte nei confronti di una realizzazione concreta del porto, nella speranza di un ritorno dei figli. Nel frattempo però sulla spiaggia che un tempo ospitava le paranze cominciarono a spuntare stabilimenti balneari: era l'avvento del turismo, che nel corso del tempo sarebbe diventata la principale risorsa economica di San Vito. Come ricorda il professor Di Giovanni in un suo articolo pubblicato nel 1967 sul giornale locale "La Voce", si aprì un dibattito sull'opportunità di costruire un porto peschereccio che sarebbe entrato in concorrenza con i vicini porti di Ortona e Vasto. D'altra parte il cambiamento delle attività economiche fece ritenere più opportuno investire nella costruzione

di un porto turistico. Da quel momento in poi tutti gli "sforzi" delle amministrazioni che si succedettero nei decenni a seguire furono finalizzati ad immaginare e progettare un porto turistico senza però arrivare a nulla di concreto.

Tra l'altro diverse amministrazioni, tanto democristiane quanto "gabbianine", hanno alimentato ulteriormente, con soldi pubblici, questo vano sogno, che si è sempre fermato ai progetti preliminari, ma che nel frattempo ci è già costato carissimo. Nel frattempo, mentre a San Vito si parlava, ad Ortona, Vasto e recentemente anche nella vicinissima Fossacesia si costruiva, così da essere oggi circondati da nuovi porti turistici.

La domanda sorge spontanea: ma non è che si è perso troppo tempo a chiacchierare ed a fare progetti ambiziosi e costosi e per questo irrealizzabili? Se non si è costruito nulla quando c'era l'opportunità di avere finanziamenti pubblici dalla Cassa del Mezzogiorno, perché continuare con progetti da far realizzare a privati? Sarebbe come regalare un pezzo di mare a qualcuno, in cambio poi di cosa?

Vorremmo poi rivolgere alcune domande all'attuale amministrazione: il progetto stilato oggi è un progetto di porto per i sanvitesi o un progetto di un porto da fare a San Vito? I sanvitesi che tipo di porto vogliono? Non sarebbe più opportuno un piccolo approdo per le barche del posto? A questo punto un'assemblea cittadina sul tipo di porto e sulle nuove opportunità turistiche che si aprirebbero con il realizzarsi della via Verde e del Parco della Costa Teatina sarebbe necessaria.

V.D.G.

PROGETTO *"Marina di San*

In base alla proposta di Delibera n° 75 del 20-12-2012, discussa nel consiglio del 28 Dicembre 2012, la maggioranza capitanata dal Sindaco Catenaro, con i soli voti favorevoli dei consiglieri di Nuova Alleanza per San Vito e con quelli contrari dell'opposizione, ha approvato l'ADOZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE DEL PORTO TURISTICO DI SAN VITO CHIETINO.

Il progetto preliminare è stato realizzato da un raggruppamento costituito dalla PROTECNO srl di Padova, dallo Studio Arch. MAR srl e da SELC Società Cooperativa. Il progetto è costato 139.349,32 € + oneri ed Iva, interamente finanziati con soldi pubblici, richiesti tramite accensione di un mutuo di 250.000, 00 € da parte del Comune alla cassa Depositi e Prestiti, con la determinazione dell'ufficio Tecnico n°41 del 14/03/2012.

Questo il quadro istituzionale che ha portato all'ennesimo atto amministrativo ideologico e pubblicitario dell'amministrazione Catenaro, uno sperpero di denaro e di tempo, con costi che ricadranno sulle spalle dei soliti contribuenti. Ma procediamo con ordine.

Tutti conosciamo e viviamo internamente un rapporto viscerale e passionale con il mare, nostro mentore ed ispiratore, compagno di vita. Il sanvitese ha bisogno di un accesso facilitato al mare, in molti abbiamo la barca, siamo diportisti, pescatori, sentiamo l'esigenza di un funzionale ed adeguato riparo e ricovero.

Adeguate sia in termini di rispetto della nostra costa, sia in termini di accessibilità economica per un posto barca, visto che molti sanvitesi hanno provato la sistemazione in darsene e porti limitrofi, ma in molti, soprattutto adesso, non possono permettersi di pagare mille, duemila euro all'anno per lo stazionamento.

Prima di tutto parlare soltanto di un progetto di Porto Turistico è falso e politicamente scorretto; infatti, da come avrete intuito dal titolo dell'articolo, questo progetto va a definire in maniera faraonica e fantasiosa la risistemazione di tutta la "Marina di San Vito". Non parliamo solo del porto inteso come darsena per il riparo e ricovero delle barche, bensì dobbiamo analizzare una progettualità che vede una variante sostanziosa al Piano regolatore, con migliaia di metri cubi di costruzioni, stabili, infrastrutture, rotonde, ecc...

Un progetto consistente, che, come da abitudine di questa maggioranza, viene deciso e delineato dai soliti quattro noti, nella stanzetta dei bottoni, senza coinvolgimento della società civile, senza rapportarsi con i cittadini, gli attori economici del territorio, nonostante le promesse delle campagne elettorali.

In questo caso, fatto grave vista l'importanza dell'opera, nemmeno le minoranze in Consiglio comunale hanno potuto svolgere un lavoro conoscitivo e di indagine del progetto prima che venisse discusso in consiglio, in quanto i documenti sono stati messi a disposizione 48 ore prima del consiglio, che come ricordato è stato svolto il 28 Dicembre 2012, ma tutti sappiamo che il 26 Dicembre gli uffici pubblici sono chiusi per le festività natalizie. Scorrettezza ed approssimazione, segnalate anche agli organi preposti, che continuano a caratterizzare questa amministrazione.

O forse era paura di far conoscere qualcosa che poteva essere discusso in consiglio?

Dobbiamo vederci chiaro, ma le ombre sono molte all'orizzonte.

Vito Chietino

Partiamo dai dati di fatto: le società che hanno progettato, hanno preso i soldi, pubblici, ed hanno finito il loro lavoro. Chi pagherà questi costi, vi chiederete? Semplice.

Adesso sarà indetto un nuovo bando, per la REALIZZAZIONE del Porto, su una cifra base di 20.000.000,00 € circa, al quale le aziende dovranno rispondere, per poi rimborsare economicamente al comune le spese da questo sostenute. Il tutto in un periodo economico e sociale in completa controtendenza per quanto riguarda questo tipo di investimenti, con un calo drammatico dei transiti nautici in Adriatico, con una percentuale del 20% di barche stazionate in altri porti in vendita, con un flusso migratorio in Croazia e ex Jugoslavia ingente (Fonte: Sole 24 Ore, Raul De Forcade).

Basta guardare allo stato deficitario della darsena di Fossacesia, alla mancata realizzazione del porto di Francavilla, allo stato drammatico di quello di Pescara per averne un'idea.

A questo punto mi chiedo: ma se per ogni opera, anche quelle ordinarie di manutenzione, (vedi scuola Marina, palestra, campo sportivo, mercatini e spettacoli, strade chiuse, ecc.) i soldi non ci sono, perché per progettare si trovano e si accedono mutui da centinaia di migliaia di euro? Quali sono per questa amministrazione le esigenze primarie? Spendere per i progettisti, senza garanzie che qualcuno realizzerà e restituirà i soldi del porto (come già avvenuto in passato) o consentire le basilari condizioni di vivibilità del cittadino e soprattutto dei nostri bambini, del nostro futuro?

Altro dato di fatto. Per la realizzazione del progetto occorrono almeno tre anni, una volta approvato il progetto definitivo. Le attività turistiche della marina, stabilimenti, bar, hotel, negozi, subiranno oggettivamente un calo delle presenze e degli introiti, visto il cantiere aperto, la qualità delle acque, ecc.

Chi risarcirà tutto questo? Verrà chiesta pazienza in ragione di un fantomatico arrivo dello Yacht dell'Emiro del Dubai?

Chissà. Inoltre con questo progetto verranno create nuove attività commerciali sulla darsena stessa, bar, ristoranti, yacht club, foresteria con 8 camere doppie, negozi, supermarket, ecc... Verranno offerte a prezzi di comodo ai commercianti del territorio dal comune?

Difficile, visto che la gestione delle aree verrà assegnata per un periodo di 50 anni alla società realizzatrice del porto, una proprietà privata dalla terra al mare, con tanto di delimitazioni e guardiani.

In compenso è riapparsa la pista ciclabile sul ex-tracciato ferroviario, che quando serve per il populismo è sempre pronta all'uso, ma poi quando si arriva al dunque della realizzazione viene dimenticata per far posto a qualche resort.

Poteva forse mancare l'area edificabile per le palazzine di turno, vi chiederete voi? Naturalmente è stata individuata, il marchio di fabbrica non manca mai, nell'area della vecchia sottostazione, riqualificata e restituita al pubblico utilizzo, la famosa Zona 22, dimenticata per anni da tutti, ma oggi luogo fondamentale per qualsiasi prospettiva dell'assessorato all'ambiente e demanio. Roba da non dormire la notte.

La vecchia stazione diventerà una Spa, centro benessere, ufficio turistico, museo del mare, il tutto collegato al litorale con una serie di piattaforme in legno che scenderanno verso il "Maruccio", disegnando una rettangolo che diventerà, a seconda dei progettisti, la nostra PISCINA SALATA.

Naturalmente, il Feltrino sarà depurato tramite la fitodepurazione, cioè con piante che servono proprio a questo scopo. In politica mi avevano sempre detto che non c'era posto per la decenza, ma adesso siamo proprio al ridicolo.

Tutti i problemi della nostra cittadina risolti in un progetto, San Vito restituita a nuova vita con un Masterplan, nome altisonante, che in un sol colpo porterà ricchezza e prosperità. FANTASTICO.

Mi dispiace, ma queste parole sono già state usate, abusate sulla pelle dei cittadini senza la minima vergogna.

Questo è un progetto faraonico, 330 posti barca, 20.000.000,00 € minimo di investimento, trasformazione senza copertura finanziaria della Marina, posti di lavoro che nel nostro contesto storico-culturale sarà difficilissimo realizzare. Intanto i soldi sono stati spesi, di nuovo aggiungerai.

Dejavù politico lo definirei, in quanto con la promessa del Resort, e dei posti di lavoro, Nuova Alleanza per San Vito ha tirato a campare 5 anni ed ha vinto un'elezione; finito il giochetto, si ricomincia la stessa solfa con il Porto.

Penso però che i cittadini abbiano capito la modalità, di promesse e bugie ne abbiamo le tasche piene, il nostro comune ha bisogno di risposte celeri e certe su questioni meramente pratiche, STRADA, LUOGHI DI SOCIALITÀ, SCUOLE SICURE CON ATTREZZATURE E CARTA IGIENICA MAGARI, Parco della Costa Teatina e pista ciclabile, unici progetti seri a livello internazionale che possano ridare lustro e respiro alla nostra economia. Basta con le promesse da anni '80, basta con l'approssimazione e la demagogia, San Vito ha bisogno di riappropriarsi prima di tutto dei propri spazi e della propria dignità, svenduta ai primi avventurieri che si affacciano negli uffici comunali.

Roberto NARDONE

Diamo i numeri?

Consistenza delle opere marittime ed edili predisposte nel progetto preliminare.

TRE le soluzioni alternative che il gruppo di progettazione PROTECNO s.r.l., Studio Arch. MAR s.r.l. e SELC Società Cooperativa, aggiudicatosi l'incarico dello studio della fattibilità e della progettazione preliminare del porto turistico, ha dovuto elaborare per definire il collocamento dell'infrastruttura. DUE delle opzioni sistemavano la darsena di rimpetto alla spiaggia di Rocco Mancini, impegnando totalmente il litorale esistente. L'esigua quota dei fondali avrebbe richiesto interventi periodici di dragaggio e l'iter approvativo sarebbe stato più angusto, poiché tali soluzioni intercettano aree di proprietà delle FSI.

La terza soluzione, quella scelta, posiziona la darsena all'estremità del molo attuale, scavalcando le problematiche dell'acquisizione di aree di terzi e, a loro dire, quelle legate alla quota del fondale.

CINQUE i moli ex novo della darsena progettata.

Si susseguono, costruendo una geometria pentagonale, per una lunghezza complessiva pari a 814 m ed una larghezza media di 25 m, costituiti da terrapieno in tout venant sostenuto lateralmente da cassoni prefabbricati in calcestruzzo armato. All'esterno, le opere di protezione ad essi accostate hanno sezioni e quote differenti. I moli in sopraffutto prevedono come barriera una scogliera di massi naturali con un piede che varia da 25 a 15 m, ed in quota raggiunge un massimo di 4 m. Lungo tutto lo sviluppo della loro lunghezza, inoltre, è prevista la realizzazione di un muro paraonde alto 4,60 m. Le differenziazioni di geometria e materiali dipendono dall'esposizione dei moli al moto ondoso. All'interno della darsena tutti i moli hanno la banchina di ormeggio in calcestruzzo rivestito.

500 m circa il diametro della circonferenza in cui è inscrivibile il pentagono della darsena.

39.000 mq è la superficie del bacino acqueo racchiuso all'interno dei 5 moli per l'ormeggio su pontili galleggianti in legno.

315 i posti barca complessivi, così suddivisi:

98 posti per imbarcazioni di lunghezza tra 6-8 m

45 posti per imbarcazioni di lunghezza tra 8,1 -10 m

102 posti per imbarcazioni di lunghezza tra 10,1-12 m

38 posti per imbarcazioni di lunghezza tra 12,1 - 15 m

12 posti per imbarcazioni di lunghezza tra 15,1 - 18 m

16 posti per imbarcazioni di lunghezza tra 18,1 - 21 m

4 posti per imbarcazioni di lunghezza tra 21,1-25 m.

400 è il numero dei passeggeri che ospiterà la motonave per la quale l'Amministrazione ha esplicitamente chiesto un pontile d'attracco ad hoc, annesso all'imboccatura sul lato sud-est. La darsena, come già detto, è posta all'estremità del molo attuale, che di attuale non avrà più nulla, se non la lunghezza, ed i due trabocchi esistenti che faranno da appendice al margine di quella che sarà la strada di collegamento veicolare dalla terraferma alla darsena.

Proprio così. I 250 m di camminata che oggi percorriamo fianco a fianco con il mare diverranno a flusso carrabile e pertanto sono destinati ad un corposo accrescimento in larghezza. Le corsie nei due sensi di marcia saranno, inoltre, entrambe fiancheggiate da parcheggi a pettine (in posizione trasversale rispetto alla carreggiata).

108.000 mq (area equivalente a circa 15 campi da calcio) è la consistenza della superficie complessiva di questo progetto che non corrisponde certamente ad una esclusiva volontà di fornire attrezzature e servizi ai proprietari di imbarcazioni.

Esclusa infatti l'area di mare destinata all'ormeggio, i restanti sono metri quadri di superficie nuova, prolungata sul mare, su cui si cospargerà asfalto e si estruderanno massi e telai di cemento armato che hanno il compito di rendere accattivante,

e soprattutto remunerativo, il progetto, non ai sanvitesi, ma a quell'atteso privato che, aggiudicandosi la progettazione definitiva ed esecutiva, nonché la realizzazione del porto turistico, avrà in concessione questo considerevole piatto. Un piatto di 108.000 metri quadri in concessione per 50 anni. La portata nel piatto include 20.571 metri cubi di volume costruito, destinati ad uso direzionale-artigianale e commerciale, come disposto per la zona d'intervento mediante l'annessa variante al piano regolatore (l'adozione del progetto preliminare ha infatti costituito anche l'adozione della relativa variante allo strumento urbanistico).

Per avere una misura: 20.571 metri cubi è la consistenza di circa 85 appartamenti da 80 mq. Dunque il volume da realizzare è equivalente a quello di 7 palazzine di 4 piani ciascuna, con 3 appartamenti per ciascun piano.

Le tecnologie costruttive schierate sono le solite: le strutture sono da realizzare con getti in opera e con solai in laterocemento. Approcci obsoleti se raffrontati agli attuali indirizzi tecnologici, impostati su criteri di reversibilità, leggerezza e sostenibilità, che andrebbero adottati in particolare per la realizzazione di infrastrutture complesse.

Così, dopo aver contribuito palesemente e diffusamente ad una trasformazione irreversibile del suolo comunale, in maniera del tutto svincolata agli andamenti demografici ed economici, l'amministrazione sanvitese persevera con il suo modus operandi, avanzando con un'urbanizzazione nel mare spalmata su 108.000 mq di superficie da dare in concessione ad un privato.

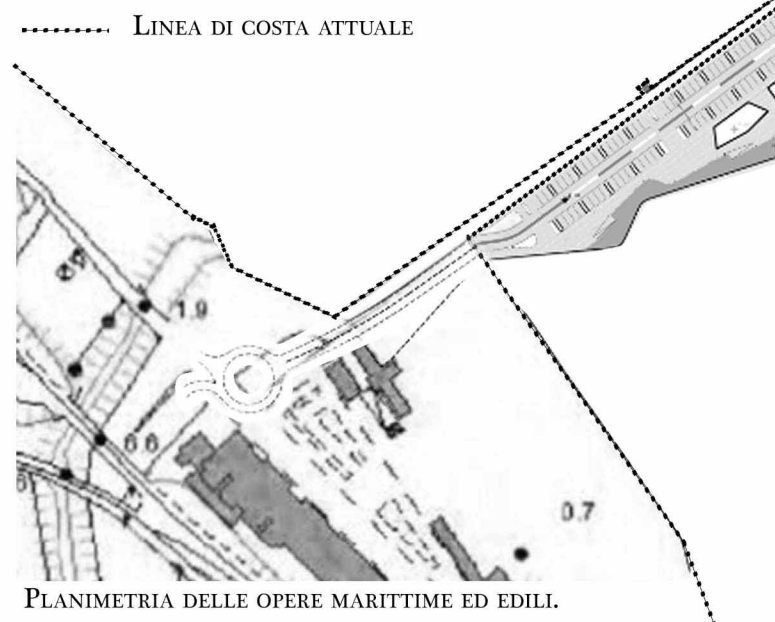
Un'infrastruttura ingombrante che non dialoga formalmente, funzionalmente, socialmente, economicamente con il contesto a cui, letteralmente, si attacca.

Bar, ristoranti, yacht club, foresteria e negozi affiancheranno capitaneria di porto, dogana e cantieristica navale in 20.571 metri cubi di cemento.

Cemento fresco, economico, ma *non reversibile*, e che pertanto richiederebbe sempre accortezza nell'impiego, poiché, una volta gettato, si configura come *segno indelebile delle responsabilità* di chi ha amministrato.

"Così, se il cemento come l'acqua piglia la forma che gli viene data è anche vero che restituisce l'intelligenza che gli viene messa" (Zappa, A. (2012) "Cemento, storia, metamorfosi recenti" Casabella, Ottobre, n° 818).

Sara STANISCIÀ



PLANIMETRIA DELLE OPERE MARITTIME ED EDILI.

Un porto per marinai o un affare per speculatori?

Nell'immaginario collettivo, il proprietario di un'imbarcazione, o armatore, è una persona facoltosa. Poco importa che imbarcazione egli possieda, il solo esternarne la proprietà suscita un immaginario fatto di modelle in bikini stese sul ponte a prendere il sole, lunghe crociere ai Caraibi e yacht club fantozziani. A me capita spesso di osservare quello sguardo, a metà tra stupore e ammirazione, che ho addosso quando dico di possedere una barca a vela. Nello specifico si parla di un piccolo cabinato a vela, lungo 6 metri, acquistato per 2500€, in società con un amico per dividere le spese, da un anziano signore tedesco che se ne voleva disfare.

Eppure la bravura di un marinaio non si misura dalla stazza dell'imbarcazione che possiede, ma dal suo amore verso il mare, dal suo coraggio nell'affrontarlo, anche con piccoli mezzi, e in definitiva dalla passione e dalla voglia di perdersi in quella infinita distesa blu. Chi frequenta un porto questo lo sa bene. E' commovente l'amore che molti

della nostra costa per rendersene conto. Porti in cui fino a qualche anno fa era difficilissimo trovare un posto barca ora offrono svariate possibilità d'ormeggio per tutte le metrature. Le barche spesso presentano carene sulle quali si potrebbe scrivere un trattato di biologia marina, tanti gli organismi che si sono attaccati lì a causa dell'immobilità e della lunga permanenza in porto.

Eppure l'amministrazione comunale di San Vito Chietino spinge per la realizzazione di un porto che non sfigurerebbe affatto se fosse costruito a Dubai. I progetti, pagati profumatamente con il denaro pubblico, ci mostrano una struttura avveniristica, un'isola artificiale collegata alla terra ferma attraverso il prolungamento del molo presente oggi a San Vito Marina, che verrebbe così trasformato ed ampliato. L'infrastruttura, che avrà destinazione prevalentemente turistica, offrirà centinaia di posti barca esi presenta, secondo i promotori, come "attrattore e motore di sviluppo". Motore che, ai nostri occhi, ha però finito il carburante.

Dov'è infatti questa grande domanda di posti barca lungo la nostra costa? Non ho le competenze per fare una valutazione oggettiva dell'attuale scenario diportistico del Mediterraneo, ma mi sembra che l'immane investimento necessario alla costruzione di questa "grande opera" difficilmente potrà essere recuperato. Attualmente il costo di un posto barca (per imbarcazioni fino a 6m) in una marina privata, dalle nostre parti, è di circa 1200€ l'anno ed oggi ce n'è ampia disponibilità. E allora a chi è rivolta la grande offerta di ormeggi che può dare un'opera di quel tipo? Non certo al piccolo diportista sanvitese che esce in mare a pescare o a godersi i fantastici colori del sole che tramonta dietro la Maiella (spettacolo che non ha nulla da invidiare alle più blasonate mete tropicali), non propenso a spendere migliaia di euro l'anno per l'ormeggio. E forse non serve neanche ai possessori di grandi e medi yacht che trovano in altri porti extraeuropei i

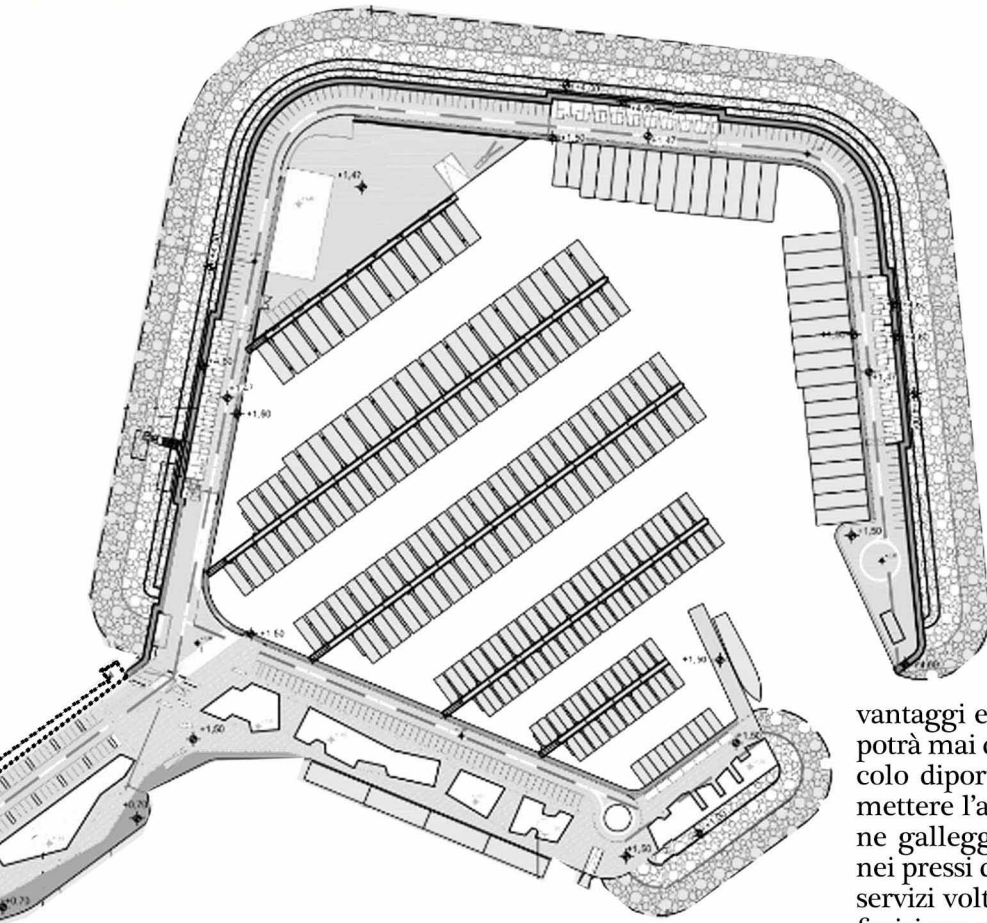
vantaggi economici che un paese come il nostro non potrà mai dare. Sono altre le infrastrutture utili al piccolo diportista. Ad esempio attrezzature volte a permettere l'alaggio e il varo delle imbarcazioni, banchine galleggianti che garantiscano un approdo sicuro nei pressi del molo già presente a San Vito e tanti altri servizi volti a favorire la nascita di associazioni, per la fruizione e la promozione delle attività diportistiche..

Servizi dal basso costo, ma dalla grande utilità.

E quale impatto avrebbe la costruzione di un porto così? Cosa accadrebbe alla San Vito che conosciamo ora? Il cambiamento non è una cosa negativa di per sé, anzi, ma bisogna valutare bene verso quale direzione. La rotta da tenere per San Vito forse non è quella che dirige verso opere faraoniche dalla dubbia utilità, ma quella di attrarre un turismo consapevole e rispettoso.

Chi il mare lo vive, conosce bene valori come l'umiltà, la parsimonia e la valorizzazione delle risorse. Il progetto del nuovo porto non ha niente di tutto questo, non ha niente di "marino". Al contrario sembra l'ennesimo inganno verso i cittadini sanvitese e non solo, per soddisfare l'ingordigia di pochi a spese di molti.

Dottor GONZO



piccoli armatori riversano nella cura delle proprie imbarcazioni e la felicità nei loro occhi quando escono dal porto e fanno rotta verso l'orizzonte, anche d'inverno e con condizioni non ideali.

Allo stesso modo è così deprimente vedere grandi e costosi yacht lasciati fermi a marcire nei porti, barche bellissime che non escono in mare aperto da mesi. I proprietari, spesso manager un tempo rampanti dell'imprenditoria abruzzese e non solo, ora fanno i conti anche loro con la crisi e di conseguenza tagliano il superfluo, che in questo caso è rappresentato dalle esose spese di manutenzione e gestione di queste lussuose imbarcazioni.

Come detto, in tempo di crisi, chi più chi meno è costretto a tagliare. Basta farsi una passeggiata in una delle marine

“A Sande Vite ci vo lu porte!”

La prima volta che le mie orecchie hanno udito questa frase doveva essere il 28 febbraio del 1982, giorno della mia nascita. Da allora, a scadenza quasi giornaliera, l'ho sentita ripetersi da più voci, nel cantiere di mio nonno e mio zio, nel Club Nautico Marina di Gualdo dove sono cresciuto, nei bar, in spiaggia... Sono passati ormai più di 30 anni e questa frase risuona ancora negli stessi luoghi.

Non voglio soffermarmi troppo sull'inutilità di quest'opera perchè lo hanno già fatto e lo faranno altri, meglio di me, negli articoli qui di fianco; quello di cui mi preme parlare è la nostra salute, quella del nostro mare e del nostro territorio.

Nel tanto discusso articolo sul sito di “Videocittà” a firma di Francesco Flamminio si fa giustamente notare come negli anni '70 il nostro litorale sia stato già danneggiato dalla cementificazione, ma paradossalmente si offre come soluzione il porto, altro cemento, come se si dicesse ad un diabetico di mangiare tanti dolci. Ancora in questo articolo, si definisce la zona di contrada Foreste “isolata e abbandonata alla vegetazione selvatica, lontana dall'abitato e soprattutto non a ridosso della costa.” e si accusano i Talebani Ambientalisti di non volere il Resort, rincarando la dose di banalità con frasi come questa: “*Il tutto in nome della conservazione di luoghi, che da risorsa rischiano di trasformarsi in pesantissime zavorre per lo sviluppo turistico di un paese che è unanimamente riconosciuto il più bello della Costa dei Trabocchi.*” Che è come dire: “abbiamo il paese più bello della costa dei trabocchi, il turismo è attratto proprio da queste sue caratteristiche, ora cerchiamo di renderlo più brutto distribuendo un po' di cemento qua e là”. Inoltre, si chiede Francesco Flamminio, “*perchè non è possibile ragionare su nulla?*”

E ragioniamo caro Francesco, ragioniamo cari sanvitesi.

San Vito ha mille problemi che vengono prima in ordine di priorità rispetto a quello del Porto. Chi parla viene da una famiglia che con le barche ci campa, e che quindi dovrebbe volere il porto più grande d'Europa, ma chi scrive ha anche una cuginetta di 6 anni che frequenta una scuola che ha un tetto simile ad un colabrodo, abbiamo l'ormai dimenticato fiume Feltrino, inquinato come e forse più di prima, strade chiuse, case chiuse (in tutti i sensi...), palazzine che restano vuote perchè costruite vicino al fiume e alla stazione (ma chi se le dovrebbe comprare?), altro cemento buttato, nessuno spazio di socialità, se non quello della parrocchia e da un anno a questa parte gli spazi più laici e aperti di Zona 22, ricordiamolo, spazio quello sì riqualificato, da alcuni cittadini, senza l'aiuto di nessuna istituzione, istituzioni che anzi, come ben scrivevi Francesco, negli articoli di qualche mese fa,

hanno provato a metterci i bastoni fra le ruote, perchè dei ragazzi che si danno da fare sono il problema di questo paese, vero?

Ma allarghiamo i nostri orizzonti.

Cemento, discariche, elettrodotti, gasdotti, cementifici, inceneritori, insomma tutte cose che ci fanno male e ci uccidono: è quello che le amministrazioni in Abruzzo, in Italia, talvolta per ignoranza e incompetenza, o peggio ancora perchè consapevoli e meschine, ci offrono.

Sarebbe cosa buona e giusta avere un registro dei tumori, anche per capire in quali zone si registra il maggior numero di persone malate, così, tanto per capire se chi abita vicino ad un traliccio dell'alta tensione è un soggetto più a rischio, se chi vicino casa ha sempre avuto e continua ad avere dei pannelli di “eternit” è a rischio carcinoma.

Perchè dico questo?

Perchè la cura dell'ambiente che ci circonda, la cura del mare, dei fiumi, dell'aria che respiriamo è la cura di noi stessi, dei nostri figli, e non è retorica, non è demagogia, pensateci bene, perchè quando un parente, un amico, una persona a noi cara si ammala di tumore, e si spegne lentamente di fianco a noi, piangere e disperarsi non risolve il problema, agire prima nel rispetto dell'ambiente e della salute invece sì. Noi abbiamo un altro modello di sviluppo, ecocompatibile, che non arricchisca uno ma tanti, che non inquina ma che dia dignità al nostro paese e a chi lo abita e che faccia star bene chi lo visita. Un piccolo approdo fatto da banchine galleggianti, se di facile realizzazione, ben venga; il cemento è cosa vecchia e dannosa.

Noi continueremo ad opporci, noi continueremo a ragionare!

Fabiano DI BERARDINO

Quale TURISMO?

Quale PORTO?

Le società evolvono, nei decenni si avvicendano visioni del mondo, desideri e bisogni degli individui. Il tempo di oggi racconta di società che manifestano cambiamenti che coinvolgono i modelli di consumo, le scelte di mobilità e di utilizzo del tempo libero, alla luce di una presa di coscienza nuova, in cui l'individuo si riappropria della propria vita e presta attenzione alla società in cui vive.

Non è un caso che negli anni della crisi economica, in cui la flessione dei consumi ha riguardato anche i beni alimentari, l'utilizzo di prodotti biologici continui ad aumentare. I dati dell'Istituto di Servizi per il Mercato Agricolo Alimentare del 2011 rivelano un aumento del 10-15% del consumo di prodotti bio. Accanto a questo fenomeno, si va affermando quello della filiera corta (vendita diretta da produttore a consumatore). I dati dell'European Direct Selling Association mostrano una crescita del fenomeno che riguarda principalmente i prodotti tessili, i beni di consumo per la casa e quelli alimentari.

La specializzazione del territorio in questa direzione ha una valenza non solo commerciale, ma anche turistica. Difatti, il turismo non va considerato solamente come un'attività economica che produce reddito per le imprese che ne fanno parte, ma bensì come un motore per la conservazione e la fruizione dell'intero territorio e delle sue risorse: naturalistiche, culturali, enogastronomiche.

In questa direzione sembra andare la crescente domanda di ecoturismo, vale a dire quel segmento di turismo che coniuga ai viaggi il contatto con la natura, il rispetto dell'ambiente e la mobilità sostenibile. Un dato, anche questo, in controtendenza con i dati complessivi sul turismo che, secondo l'ISTAT, ha conosciuto una flessione del 15% solo nel 2011.

Un report pubblicato su ONU Italia mostra che l'ecoturismo non solo promuove uno sviluppo turistico compatibile con la conservazione dell'ambiente, ma favorisce la pianificazione e la gestione locale dei servizi turistici, attraverso il coinvolgimento della comunità e dell'imprenditoria locale, con conseguenti effetti benefici sul tessuto socio-economico e della comunità in esso residente.

Una ricerca di Univerde ha registrato il boom dell'interesse per il turismo ecologico, la natura, i parchi, la riconversione ecologica delle realtà ricettive, ma anche una crescente preoccupazione, specie nei giovani, per i danni che il turismo può causare all'ambiente. Il 63% degli intervistati (l'80% tra i giovani) indica la cementificazione come il primo dei danni che un turismo mal gestito può causare all'ambiente e al territorio. Lo studio Univerde del 2011 mostra che l'ecoturismo si collega con le attività sportive in natura, la visita di borghi storici e la ricerca dei prodotti enogastronomici locali (turismo enogastronomico). Secondo l'indagine di Ispo "Italiani e vacanze verdi, la nuova domanda turistica del Paese", i nostri connazionali sono disposti a spendere anche il 10% in più, purché la vacanza sia verde. Il Rapporto elaborato dal Centro Studi permanente dell'Osservatorio Ecotur sottolinea un aumento del 29%

per i pernottamenti dell'Ecoturismo dal 2005 al 2009.

All'interno di questo quadro si inserisce il fenomeno crescente del cicloturismo, che rientra in quelle forme di turismo attivo che combinano sport, avventura e cultura.

Il cicloturismo, tra l'altro: 1) ha una forte valenza economica, poiché valorizza le zone attraversate, esercitando ricadute positive sull'economia locale; 2) destagionalizza il turismo, favorendo l'arrivo dei visitatori anche nei mesi primaverili e autunnali.

D'altra parte, un modello di sviluppo sostenibile, legato al segmento di domanda di ecoturismo, si coniuga perfettamente con la ricetta dell'albergo diffuso, definita dal New York Times "un'idea semplice e geniale", che risulta in grado di valorizzare il territorio, mettendo i turisti in contatto con le tradizioni del posto e con i prodotti locali, senza rinunciare alla comodità degli alberghi, ma evitando nuove costruzioni.

Promuovere il turismo, quale opportunità di sviluppo, significa tener conto dell'evoluzione della società così come delle caratteristiche del territorio.

Un territorio come il nostro, forte per le sue caratteristiche naturali, coinvolto nel progetto del Parco della Costa Teatina e della Via Verde, si propone automaticamente per intercettare la nuova domanda di turismo che va nella direzione della sostenibilità. Sviluppare questo modello richiede però delle scelte chiare. Recuperare il patrimonio architettonico, coniugare ambiente, mobilità e produzione, anche in campo agricolo, in sintonia con la storia del territorio e della sua gente. Un modello come quello dell'ecoturismo, in forte ascesa in tutta Europa, è incompatibile con opere faraoniche, ma passa piuttosto per la difesa del territorio. In questo senso, allora, un piccolo approdo sarebbe preferibile ad un porto, come quello progettato, adeguato ad un altro contesto e, molto probabilmente, ad un'altra epoca. Investire nell'albergo diffuso per ridare vita ai nostri centri storici, sarebbe preferibile alla costruzione di mega strutture, che, oltre a cementificare ulteriormente i nostri spazi, avrebbero dubbie ricadute dal punto di vista economico per le attività locali.

Prediligere un modello serio di ecoturismo non è solo una scelta per un'irrinunciabile sostenibilità ambientale, ma, soprattutto, una necessità derivante dalla lettura del tempo e del contesto territoriale nel quale viviamo.

Dario SCIULLI

Le CARTE e la REALTÀ

N°4 - Gennaio 2013

La storia ci racconta come fu proprio il porto all'origine della contesa che "portò" alla guerra Ortona e Lanciano. San Vito non ne fu protagonista. Ancora adesso.

Questa volta però la pretesa viene dal mare, da più lontano.

Allora come ora nessun rispetto per le esigenze, i fabbisogni, le urgenze reali del Paese. Si resta spettatori di disegni altrui, scambiando il bisogno con il sogno. Una questione di misura. Il disegno di progetto, come i disegni del depliant elettorale, anch'esso costoso, presentati dall'Amministrazione, sembrano venire da lontano, da altrove, da un mondo di altri. Interessati. Questa volta la "resa" di San Vito a fronte della contesa di altri si trasforma in dismissione.

Riprendo in mano le carte, il progetto disegnato è esemplare. Ricorda quello di Dubai. Il costo del disegno è oneroso, ma non per chi potrà permettersi di realizzarlo, al punto da pensare che c'è già chi si presenterà al bando. Chi ha coordinato la delega del disegno ha una delle più importanti imprese di settore, saprà pure quale sarà la ditta che provvederà ai lavori, basta poco per fare l'inventario, non sarà un emiro a realizzare il progetto, ma si può pensare che abbia il suo emissario. Saprà bene chi sono i compratori che beneficeranno della dismissione del Paese. Diversamente sarebbe, ragionevolmente, il disegno di un inganno. Costi alla mano, si tratta di un'impresa che cancellerà la memoria della Marina, la sua comunità resterà nelle foto d'archivio. È in atto uno smottamento dal colle di contrada Foresta alla Marina, dal resort al port. Un progetto faraonico, ai tempi della crisi, una sorta di centro commerciale, che prevede la trasformazione dell'intera area e della vita locale. Chi costruirà dovrà necessariamente far valere il rientro delle spese. Quanto costerà tenere una barca attraccata? Chi potrà permetterselo? Quel porto disegnato sulle carte non sarà di chi vive a San Vito. Diventeremo tutti più agiati, benestanti? Quel disegno porterà tanta ricchezza? È l'augurio dell'anno.

L'inciampo maggiore, a leggere le carte, è però la dismissione. Sono i cinquant'anni di concessione dell'intera area della Marina. Più di una generazione.

Un tempo c'era la Torre, che faceva da guardia e riparo ai pescatori. Fu abbattuta. Da allora nessuna attenzione è stata rivolta al settore ittico sanvitese. Vennero le palazzine e gli ombrelloni, uno attaccato all'altro. Era il turismo popolare con annesso modulo di cemento da 167. Il passaggio in progetto adesso è alle Eurobarche e Yacht Club, con ristoranti d'eccellenza. La vita è sogno, diceva il personaggio del teatro di Calderon de la Barca, Sigismondo. Se resterà un sogno, diceva, non mi svegliate, se invece sarà reale destatemi, sarà lo stesso un sogno.

Non siamo contro il porto, siamo per la misura di realtà, per i bisogni reali e lo sviluppo sostenibile, non solo in termini economici, ma in quelli ambientali, sociali, partecipativi. Un attracco turistico è necessario, con quanto produce di indotto che sviluppi l'economia locale. Non si può pensare a un porto per ogni trabocco.

Quello di Pescara è una vera e propria cittadina. È in crisi. Quello di Ortona, a poche braccia di mare, con i servizi da diporto è in difficoltà. La darsena di Foccesia annaspa fin dall'inizio della sua realizzazione. Sono considerazioni di misura.

Carte alla mano, bisogna guardare in faccia alla realtà, non per smarrire il desiderio, ma per tradurlo in bisogno oggettivo. Una questione di prospettive, politica, etica, di vicinanza e partecipazione per un Paese che resta frammentato, senza poter contare da protagonista sulle proprie risorse e sulle proprie capacità a realizzare la propria vocazione, la propria soggettività. La logica della ricchezza che viene da fuori, dal mare, come dal cielo viene la manna di contrada Foresta, per cui San Vito sarà resort/a è una logica che non tiene conto della realtà e dello sviluppo di un'economia locale. Ci saremmo aspettati un tale studio guardando in faccia alla realtà, dando ascolto ai bisogni reali e promuovendo un protagonismo locale, operando un disegno reale di sviluppo che abbia cura e non trascuri ciò che c'è. L'economia della cura e non del consumo.

È questo che si discute adesso in ogni ambiente economico di ricerca reale.

È cambiato il modello di mercato. Il consumismo non è motore di sviluppo.

Le carte non sono la realtà.

Pino FERRARO

LA STRADA Rivista di informazione

EMAIL: rivistalastrada@gmail.com

Pagina Facebook: <https://www.facebook.com/LaStradaRivistaDiInformazione>

Progetto e realizzazione grafica: Sara STANISCIÀ