

REGIONE
ABRUZZO



Dipartimento Governo del Territorio e Politiche Ambientali
Servizio Pianificazione del Territorio e Paesaggio

Progetto Speciale Territoriale PSC Costa dei Trabocchi

(Art. 21 NTA del QRR Abruzzo; art. 6, L.R. 70/95; art. 1, L.R. n. 5 del 30/03/2007; L. 06/12/1991 n. 394 e s.m.i.;
L. 8 agosto 1985, n. 431; L. n. 183/1989; art. 41 L.R. n. 38/1996; art. 6 L.R. 18/1983)

Progetto definitivo



Relazione Tecnica RT
adeguata agli esiti delle consultazioni e pareri per la VAS

Componente della Giunta

Architetto Nicola Campitelli

Direttore del Dipartimento Territorio e Ambiente

Architetto Pierpaolo Pescara

Gruppo di lavoro

Coordinamento

Avv. Andrea Liberatore Dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio

Componenti

Ingegnere Patrizia De Iulis - Responsabile Ufficio Pianificazione Territoriale del Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio

Ingegnere Eligio Di Marzio - Responsabile Ufficio Beni Ambientali del Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio

Architetto Sabrina Cataldi - Funzionario del Dipartimento Territorio Ambiente - Ufficio di supporto

Architetto Laura Antosa - Funzionario del Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio

Architetto Vincenzo Pellegrini - Responsabile della Segreteria Assessorato Urbanistica

Progettista

Architetto Alessandro Cipressi

REGIONE ABRUZZO

Dipartimento Governo del Territorio e Politiche Ambientali Servizio Pianificazione del Territorio e Paesaggio

Progetto Speciale Territoriale PST Costa dei Trabocchi

(Art. 21 NTA del QRR Abruzzo; art. 6 LR 70/95; art 1 LR n.5 del 30/03/2007; L. 06/12/1991 n. 394 e smi; L. 8 agosto 1985, n, 431; L. n. 183/1989; art. 41 LR n. 38/1996; art. 6 LR 18/1983 e smi)

Progetto definitivo

Relazione Generale RG adeguata ai pareri e consultazioni per la VAS

febbraio 2022

Sommario

- 1 Consistenza del progetto di territorio**
- 2 Obiettivi prioritari**
2a Connessioni e composizioni di territorio
- 3 Caratteri costituenti e autenticità locali**
- 4 La struttura territoriale**
- 5 Obiettivi di qualità e criteri d'intervento**
- 6 I progetti strategici**
 - 6.1 Il corridoio verde e la via verde
 - 6.2 Aree di risulta e stazioni ferroviarie dismesse
 - 6.2.a Linee di azione unitaria
 - 6.2.b Le vocazioni
 - 6.2.c Obiettivi di riutilizzo eco sostenibile
 - 6.2.d Ambiti funzionali delle aree e dei volumi - San Vito Chietino StA1
 - 6.2.e Ambiti funzionali delle aree e dei volumi - Fossacesia Marina StA2
 - 6.2.f Ambiti funzionali delle aree e dei volumi - Torino di Sangro StA3
 - 6.2.g Ambiti funzionali delle aree e dei volumi - Vasto Marina StA4
- 7 Temi progettuali integrati**
 - 7.1 La strada panoramica della Costa dei Trabocchi, ss Adriatica n. 16
 - 7.2 Il sistema dei parcheggi di interscambio modale
 - 7.3 Il sistema delle aree protette
 - 7.4 Il sistema delle aree demaniali
 - 7.5 Il sistema dei trabocchi
 - 7.6 La comunità ospitale
 - 7.7 Le aree agricole costiere e retrocostiere
- 8 La Visione guida**
- 9 Ulteriori precisazioni di indirizzo progettuale del PST**
- 10 Repertorio di urbanistica**

Quadro di Riferimento comunale QRR
Piano Regionale Paesistico PRP
La Legge Regionale 30 marzo 2007 n. 5
Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale PTCP
Il Piano Paesaggistico Regionale PPR (in fase di approvazione)
Strumentazione urbanistica di livello comunale (P.R.G. – P.R.E.)

Linee guida alla progettazione - progetto pilota di riferimento
Repertorio degli ambiti di territorio sottoposti di tutela ambientale
Normativa di riferimento
Riferimenti bibliografici

Progetto Speciale Territoriale di valorizzazione e riqualificazione della Costa dei trabocchi - Progetto definitivo BOZZA

(art. 21 delle NTA del QRR Abruzzo; art. 6, L.R. 70/95; L.R. n. 5 del 30/03/2007; L. 06/12/1991 n. 394 e s.m.i.; L. 8 agosto 1985, n. 431; L. n. 183/1989; art. 41 L.R. n. 38/1996; art. 6 e 6bis L.R. 18/1983).

1 Consistenza del progetto di territorio

Per quanto attiene la porzione di territorio della costa dei trabocchi, l'obiettivo prioritario del presente Progetto Speciale Territoriale, di seguito PST, è quello di valorizzare l'intero ambito costiero e di garantire la qualità del suo sviluppo e delle sue trasformazioni territoriali nel pieno rispetto delle valenze ambientali, storiche e paesaggistiche presenti, nonché, oltremodo, in piena coerenza con i riferimenti normativi vigenti in materia di urbanistica, pianificazione del territorio, tutela ambientale, paesaggistica, storica e architettonica (art. 21 delle NTA del QRR Abruzzo; art. 6, L.R. 70/95; L.R. n. 5 del 30/03/2007; L. 06/12/1991 n. 394 e s.m.i.; L. 8 agosto 1985, n. 431; L. n. 183/1989; art. 41 L.R. n. 38/1996; art. 6 e 6bis L.R. 18/1983). Il suddetto obiettivo tende verso il perseguimento di una realtà esperienziale, ovvero, correlata ad esperienze autentiche, piacevoli, per attraversare ambiti di paesaggio identitario in modo lento e non motorizzato.

Il PST è pensato per sostenere e facilitare gli interventi di trasformazione urbana e territoriale (nella sua accezione complessa) intorno alla "via verde", a partire dalla fruizione e dalla godibilità della stessa infrastruttura (in fase di completamento¹) unitamente al recupero delle stazioni ferroviarie dismesse, con un'azione di pianificazione estesa all'intero ambito costiero (si trascende la linea di costa per il coinvolgimento ineludibile delle aree aderenti e di prossimità che concorrono alla buona percezione dell'identità e autenticità della costa dei trabocchi).

Il PST costituisce in primo luogo una reale cornice di senso e di coerenza rispetto alle buone pratiche concretizzatesi nel tempo, nonché, oltremodo, rispetto agli atti normativi predisposti a vantaggio della salvaguardia e della valorizzazione territoriale della costa dei trabocchi. Il PST raccorda siffatti strumenti in forma unitaria per la rigenerazione organica dello stesso ambito di territorio e implementa le azioni progettuali a vantaggio collettività locale e regionale (Quadro di Riferimento Regionale Q.R.R., Piano Paesistico Regionale PPR, L.R. 5/2007, Direttiva per la costa teatina della Provincia di Chieti 2009, Documento programmatico del progetto speciale territoriale della fascia costiera della Provincia di Chieti - artt. 44, 45, 46 NTA PTCP, Progettazione, realizzazione e gestione della via verde da parte della Provincia di Chieti).

¹ Tutte le aree ferroviarie dismesse sono acquisite dalla Provincia di Chieti per mezzo di finanziamento PAR-FAS 2007-2013 messo a disposizione dalla Regione Abruzzo con apposita convenzione del 2011. Le aree di sedime (dove erano allocati i binari ferroviari) sono state utilizzate per la realizzazione del percorso ciclopedonale in fase di completamento (giugno 2021). Tutte le aree ferroviarie dismesse, ovvero, anche quelle poste a monte e a valle del suddetto percorso ciclopedonale della via verde costa dei trabocchi sono vincolate a "verde" dalla Legge Regionale 30 marzo 2007, n. 5 (Istituzione del sistema delle aree protette della costa teatina). Tali aree sono aderenti al demanio marittimo, posto sempre a valle della via verde, e attraversano i lidi, le borgate marine, le riserve naturali, i SIC, gli ambienti vallivi e gli ambiti di foce di tutta la fascia costiera propria della costa dei trabocchi.

Lungo tutto il percorso della via verde (inteso quale fascio multiplo di connessione ambientale e progetto prioritario per la rigenerazione urbana e socioeconomica dell'intera costa dei trabocchi) sono presenti quattro stazioni ferroviarie dismesse non acquisite, necessarie (quindi da acquisire) per il perseguimento di ogni obiettivo di qualità dell'intero ambito territoriale in argomento. Il compendio ferroviario dismesso (aree dismesse) è stato concesso in comodato d'uso dalla Provincia di Chieti ai rispettivi Comuni. Le stazioni ferroviarie dismesse sono concesse in comodato d'uso da RFI Spa ai rispettivi Comuni per azioni tese alla rigenerazione urbana del territorio in forma unitaria (comodato d'uso quadriennale rinnovato).

Gli interventi progettuali previsti (condivisi con gli Enti locali per mezzo di concertazione preventiva) costituiscono il sistema integrato delle azioni tese verso il soddisfacimento delle esigenze delle comunità ivi presenti. Sono rivolti verso il miglioramento della qualità dell'offerta turistica, soprattutto in termini di unità territoriale.

Il metodo progettuale utilizzato per la strutturazione del PST colloca l'insieme complesso delle aree ferroviarie dismesse (il corridoio verde) quale elemento lineare di eccellenza preposto alla connessione del sistema delle aree protette della costa teatina (comma 3, art. 4 della L.R. 5/2007, obiettivo specifico di "tutela e valorizzazione della costa" del vigente Q.R.R.).

Il PST contempla il corridoio verde quale elemento di salvaguardia e valorizzazione ambientale e paesaggistica del sistema costiero. Il corridoio verde è costituito da tutte le aree ferroviarie dismesse del tratto litoraneo compreso tra Ortona e Vasto Marina unitamente alle ex stazioni ferroviarie presenti con le relative aree di pertinenza alle quali si applica il regime di protezione proprio delle riserve naturali (L.R. 5/2007).

Su tutte le aree ferroviarie dismesse è confermata la preclusione di ogni attività di trasformazione del suolo diversa dalla destinazione a verde. Il corridoio verde contiene la "via verde" quale percorso ciclopedonale di eccellenza realizzato e gestito dalla Provincia di Chieti.

Il PST è lo strumento urbanistico che tende verso la rigenerazione urbana e territoriale della costa dei trabocchi, nonché, verso l'attivazione del consenso tra le parti interessate e costituisce un riferimento diretto per la progettazione urbanistica locale.

La fattibilità urbanistica del PST è prevista a partire dall'art. 41 della Legge Regionale 21 giugno 1996, n. 38 (Legge quadro sulle aree protette della Regione Abruzzo per l'Appennino Parco d'Europa), modificata successivamente dall'art. 1 della Legge Regionale 30 marzo 2007, n. 5 (Disposizioni urgenti per la valorizzazione della costa teatina). Il PST è previsto nel Quadro di Riferimento Regionale QRR vigente ed è disciplinato dall'art. 21 delle stesse Norme Tecniche di Attuazione NTA:

"Il Progetto Speciale Territoriale comprende la parte Sud del litorale abruzzese poco urbanizzata e in parte ancora integra compresa tra il Fiume Foro e S. Salvo. In tale area il Progetto dovrà articolare un vero e proprio parco territoriale litoraneo in cui vengano valorizzati gli episodi naturali di notevole interesse con azioni di tutela e valorizzazione.

In particolare il Progetto deve:

- *proporre un modello di attrezzamento degli arenili a bassa densità di utilizzazione;*
- *valorizzare le relazioni con i centri storici della collina litoranea;*
- *tutelare l'attività agricola;*
- *verificare la possibilità di un declassamento della strada statale litoranea in un quadro di gerarchizzazione della rete viaria e di razionalizzazione della stessa SS. 16;*
- *individuare alcune polarità strategiche di supporto e di servizio, prevalentemente limitrofe ai centri esistenti;*
- *articolare percorsi pedonali e ciclabili, equestri in senso longitudinale che permettano una fruizione alternativa e unitaria della costa.*
- *articolare la mobilità nautica, sia passeggeri che merci, in senso parallelo alla costa".*

La procedura di adozione e approvazione del PST è definita dal comma 4, art. 6bis della Legge Regionale n. 18/1983 come di seguito riportato:

“Procedimento di approvazione dei piani di settore e dei progetti speciali territoriali:

1. *La Giunta regionale, direttamente o su proposta dell'assessore o dell'Autorità competente, predispone e adotta i piani di settore o i progetti speciali territoriali.*
2. *Successivamente, gli atti e gli elaborati del piano o del progetto sono depositati per 60 giorni consecutivi, decorrenti dalla data di deposito, presso le segreterie dei Comuni e delle province interessati.*
3. *L'avvenuto deposito è reso noto mediante pubblicazione di avviso al B.U.R.A., a mezzo di manifesti murali e su almeno un quotidiano a diffusione regionale. Nei termini previsti dal comma 2 del presente articolo chiunque può prenderne visione e presentare istanze e memorie in merito ai contenuti del piano o progetto.*
4. *Nel medesimo periodo le province interessate promuovono pubbliche consultazioni anche con i comuni al fine di acquisire le osservazioni al piano o al progetto e trasmettono alla regione gli atti, gli elaborati e le risultanze delle consultazioni.*
5. *Nel caso sia necessario acquisire le intese delle amministrazioni statali, il Presidente della regione o per delega l'assessore competente indice una conferenza di servizi ai sensi e per gli effetti dell'art. 14 della l. 241/90.*
6. *La Giunta regionale sulla base delle osservazioni pervenute ed in base all'esito della conferenza dei servizi di cui al comma precedente adotta in via definitiva il piano o progetto e lo presenta al consiglio regionale per l'approvazione”.*

L'idea è quella di tendere verso l'applicazione di uno strumento urbanistico realmente efficace, utile alla collettività, e agli Enti tutti che governano lo stesso territorio. Pertanto, è stata definita una strategia progettuale condivisa, meglio, una cornice di metodo capace di codificare le intese e gli accordi in reali trasformazioni migliorative del territorio in termini di accoglienza turistica, qualità dell'ambiente, qualità paesaggistica, ottimizzazione dell'uso delle risorse energetiche e miglioramento della qualità della vita degli abitanti.

2 Obiettivi prioritari

L'obiettivo del PST è la rigenerazione territoriale della costa dei trabocchi che è possibile a partire da una nuova idea di territorio basata sulla valorizzazione del sistema ambientale esistente, ma ad oggi dal carattere frammentario e sulla valorizzazione delle vocazioni turistiche del territorio per un turismo di qualità compatibile col sistema ambientale.

L'occasione per la redazione e l'applicazione del PST è duplice: per un verso si è presentata con l'individuazione del “Sistema delle aree protette della costa teatina” (art. 2 L.R. 5/2007) che sta a dimostrare la possibilità reale di poter indirizzare questa porzione di territorio verso scenari condivisi di conservazione e innovazione. Il sistema delle aree protette in altre parole dimostra una nuova forma di sensibilità crescente verso i temi dell'ambiente da parte delle amministrazioni e delle comunità locali che induce a pensare ad una reale condivisione di nuove politiche ambientali e per il turismo.

L'altra occasione è costituita dalla dismissione del tracciato ferroviario Ancona-Foggia nel tratto compreso tra Ortona e Vasto che senz'altro costituisce un'opportunità unica per trascendere la singola realizzazione di una infrastruttura ambientale (la via verde). Costituisce cioè una opportunità per pensare l'ambiente non più come episodico o ad aree ma in chiave di rete: una infrastruttura ambientale intesa come un sistema di elementi relazionati che compongono un fascio multiplo di connessione

Il PST sostiene, quindi, la nuova idea di territorio fondata sulla valorizzazione di elementi naturali e artificiali esistenti e messi a sistema, la quale, permette di riconsiderare e

percepire il territorio in una nuova chiave di lettura attraverso la percorrenza lenta ricca di esperienze legate alla storia, alla cultura, agli usi di queste zone costiere. Una infrastruttura ambientale, pertanto, pensata in relazione al territorio che attraversa, è senz'altro occasione di rigenerazione del territorio stesso.

Tale idea di territorio può essere concretizzata a partire da delle operazioni motrici che strutturano la proposta progettuale unitaria, operazioni queste riconosciute in progetti strategici separati ma strettamente connessi soprattutto dalla via verde della Provincia di Chieti:

- corridoio verde e via verde;
- le stazioni ferroviarie dismesse (le quali rappresentano nodi progettuali di rilevanza territoriale);
- la strada litoranea Adriatica SS16;
- l'ospitalità diffusa;
- accessibilità e fruibilità del territorio per mezzo di percorsi trasversali alla linea di costa;
- pescaturismo e diportismo, trabocchi e aree agricole.

Tali progetti sono considerati strategici in quanto prioritari per la rigenerazione del territorio e capaci di innescare e moltiplicare processi anche spontanei di sviluppo sostenibile.

È necessario però che tali progetti rientrino in un quadro di coerenza condiviso, "la visione guida" affinché progetti, interventi, azioni in corso e azioni future, eterogenee tra di loro promosse da differenti soggetti pubblici e privati, siano coerenti cioè vadano nella stessa direzione dei progetti strategici proposti e sostengano gli stessi scenari del mutamento.

La visione guida del PST (Tav. 05) è condivisa da tutte le amministrazioni interessate alla nuova idea di territorio. In questo modo, ogni Ente locale provvede allo sviluppo e alla promozione degli interessi della propria comunità, pur restando in linea con la stessa visione unitaria di salvaguardia ambientale e paesaggistica.

Per l'individuazione dei progetti strategici (e rispettiva efficacia delle scelte intraprese) si ricorre all'ausilio della consultazione preventiva. Essa è intesa come prassi che coinvolge soggetti locali secondo modalità strutturate di partecipazione, ha come scopo quello di giungere alla promozione del territorio (nel caso specifico della costa dei trabocchi). È un processo di coordinamento e interazione tra attori pubblici attraverso la quale è possibile produrre immagini, scenari e progetti. Questi ultimi delineano i quadri di riferimento dell'azione unitaria e producono identità locale; inoltre, sono anche ambiti di verifica e messa a fuoco dei rischi e dei punti critici.

TEMA: come sostenere una nuova idea di territorio che si basi sulla valorizzazione del sistema ambientale e su uno sviluppo turistico medio alto di qualità.

OBIETTIVO: rigenerazione territoriale della costa dei trabocchi.

OCCASIONE: Individuazione del sistema delle aree protette della costa teatina, realizzazione, gestione e manutenzione della via verde all'interno del proprio corridoio verde.



Tav. 05 Visione guida del PST costa dei trabocchi

Il PST è da intendersi quale programma unitario operativo ragionato per la rigenerazione ambientale e paesaggistica del territorio costiero (obiettivo prioritario) a partire dalla fruizione e manutenzione della via verde. È coerente con il suddetto QRR della Regione Abruzzo, coniuga le esigenze del tessuto socioeconomico degli abitanti del territorio con i principi di tutela e salvaguardia espressi dal Piano Regionale Paesistico PRP vigente e dalla Legge Regionale 30 marzo 2007, n. 5 “Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della Costa Teatina, BUR n. 22 del 18 aprile 2007”.

Il PST è costituito da tre parti: la relazione generale, le norme tecniche, la cartografia di analisi descrittiva e di progetto. È strutturato, in particolare, sulla conoscenza dei luoghi e sullo stato dei lavori avviati sul territorio (via verde, sistema delle riserve naturali, sistema delle infrastrutture); è pensato per responsabilizzare le parti in gioco, e soprattutto per creare maggiore consenso attorno alla visione futura dell’assetto del territorio (Tav. 05). Ogni argomentazione ha la finalità generale di tendere verso la concretizzazione di una nuova forma di turismo di tipo qualitativo. Questo, necessariamente a partire dal completamento e

restituzione della via verde la cui gestione resta di competenza provinciale, dal recupero imprescindibile delle quattro stazioni ferroviarie dismesse, unitamente alla messa in sicurezza della strada statale adriatica SS Adriatica 16, elevandola a prima strada paesaggio dell'Abruzzo (strada panoramica della costa dei trabocchi), e dalla realizzazione di un sistema turistico ricettivo diffuso (concetto, come di seguito meglio espresso che trascende l'idea di albergo diffuso).

Al fine di incentivare la coerenza delle iniziative e dell'operatività degli Enti locali con un disegno unitario è stato necessario codificare lo scenario del cambiamento, espresso nella visione guida del presente PST (Tav. 05), in azioni progettuali da recepire negli strumenti urbanistici locali dotati di rilevanza giuridica (piano regolatore).

2a - Connessioni e composizioni di territorio

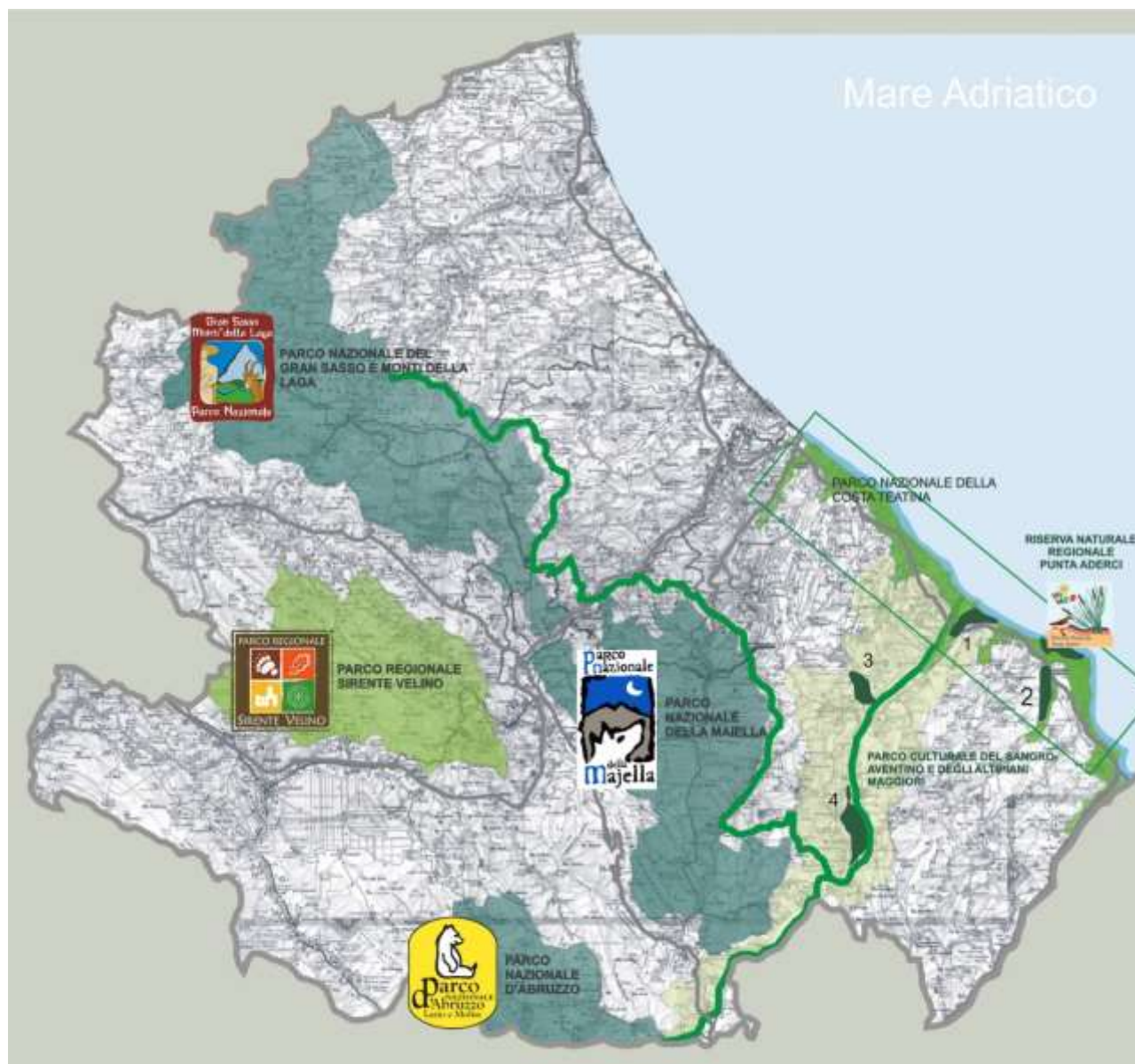
Il sistema delle aree protette della costa teatina, ricompreso nel Parco Nazionale della Costa Teatina (comma 3, art. 8 Legge n. 93/2001, istituito non strutturato), si colloca in una regione dove è sempre stata forte la tradizione dei parchi, tanto da ospitarne uno dei più antichi, il Parco Nazionale d'Abruzzo istituito nel 1923, e dove negli ultimi anni la tutela dell'ambiente ha acquistato ancora maggior peso. Altri ambiti territoriali, infatti, sono stati sottoposti a tutela attraverso l'istituzione di parchi e riserve che coprono complessivamente oltre il 30% del territorio. Non è un caso che la regione Abruzzo abbia guadagnato la definizione di regione verde d'Europa. Il Parco Nazionale della Maiella, il Parco Nazionale del Gran Sasso Monti della Laga, il Parco Regionale del Sirente Velino, sono localizzati nell'entroterra, lungo la dorsale appenninica e costituiscono le aree protette più estese. Le altre aree di notevole pregio ambientale hanno al contrario un carattere più puntuale (meno estese in termini di superficie territoriale) e sono, appunto, quelle connesse dal corridoio verde:

- Riserva dei Ripari di Giobbe nel Comune di Ortona;
- Riserva della Punta dell'Acquabella nel Comune di Ortona;
- Riserva della Grotta delle Farfalle, nei Comuni di Rocca San Giovanni e San Vito Chietino;
- Sito di protezione proprio delle riserve naturali San Giovanni in Venere (Fossacesia);
- Riserva della Lecceta Torino di Sangro, istituita con L.R. 19 dicembre 2001, n. 67;
- Riserva di Punta Aderci a Vasto, istituita con L.R. 20 febbraio 1998, n. 9;
- Riserva del Bosco di Don Venanzio (Vasto - Pollutri);
- Riserva della Marina di Vasto nel Comune di Vasto (SIC IT7140109),
- Boschi ripariali del Fiume Osento - ZSC IT 7140111 (Torino di Sangro - Casalbordino);
- Punta Penna - ZSC IT 7140108 (Vasto).

Un fatto importante, quindi, per lo sviluppo, la valorizzazione e la tutela della costa sembra essere, come detto, proprio l'individuazione del sistema delle aree protette della costa teatina fra i comuni di Ortona, Vasto e San Salvo (L.R. 5/2007). Tale iniziativa, in continuità con l'istituzione del parco nazionale della costa teatina (L. 23/03/01, n. 93) è intesa dal PST come uno strumento forte per la salvaguardia e la valorizzazione ambientale in un'ottica di sviluppo ecosostenibile della costa dei trabocchi. Azione, questa, che fa ben sperare per costruire accumulazioni di consenso su scenari futuri di sviluppo sostenibile.

Affinché gli scenari del mutamento possano avere successo è necessario che siano fortemente sentiti, condivisi e supportati dalle comunità dove questi si realizzano. Allora, il sistema delle aree protette della costa teatina può a ragione essere inteso come "testata di un macro sistema di aree protette", relazionata al Parco Nazionale della Maiella e al Parco Nazionale d'Abruzzo attraverso il parco culturale dell'Alta Val di Sangro, e che comprende i

bacini del Sangro, dell'Aventino e dagli Altipiani Maggiori. In sostanza, per mezzo dell'ausilio del sistema delle aree protette il PST eleva la via verde, e il corridoio verde in cui è contenuto, a infrastruttura ambientale per vivere l'ambiente non più come episodico o ad aree ma in chiave di rete territoriale.



Regione Abruzzo. Rete del sistema delle aree protette maggiori

Il PST è un progetto di rigenerazione territoriale. Questa iniziativa è il sintomo del passaggio da anni in cui la ricerca di uno sviluppo a tutti i costi non tollerava attenzioni ai valori dell'ambiente, verso cui trionfavano atteggiamenti di indifferenza o addirittura di dominio, ad anni in cui la percezione sempre più definita del rischio di processo irreversibile in atto, determina nuove forme di attenzione verso una cooperazione reale ed efficace tra uomo e natura. L'aggressività dello sviluppo passato ha spesso condotto verso la coesistenza difficile di realtà confliggenti. Infatti, nell'ambito territoriale della costa dei trabocchi insistono caratteri ambientali di particolare pregio, ma al contempo forti criticità. Ovvero, coesistono politiche ambientali che potrebbero modificare la qualità dello sviluppo del suo territorio unitamente a realtà produttive che possono essere, viceversa, detrattori delle risorse naturali presenti.

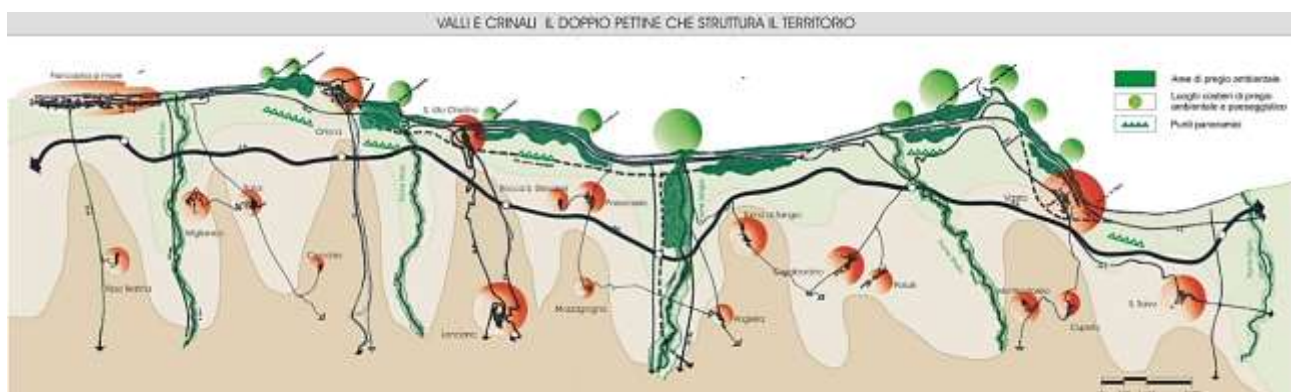
Una possibile chiave di lettura del territorio conduce al riconoscimento dell'interconnessione di due sistemi a pettine uno costituito dal sistema naturale valle-crinale, dove i crinali sono considerati contrafforti della catena montuosa interna, l'altro costituito dal sistema antropico strutturato dal fascio infrastrutturale lungo la costa e gli assi di penetrazione su fondovalle. La costa dei trabocchi è generalmente bassa, con spiagge sabbiose e ghiaiose, interrotte da piccoli promontori rocciosi: le punte, ornate di trabocchi.

Non meno rilevante è la presenza nell'immediato entroterra, fra i fiumi Foro e Sangro, dei valloni, costituiti da profonde vallate generalmente rettilinee, incise nel piano collinare perpendicolarmente alla costa, ricche di sorgenti e di vegetazione mediterranea. È necessario quindi che l'ambiente descritto sia sottoposto ad una adeguata forma di tutela, che conservi le bellezze naturali e le attività tradizionali di sfruttamento, ma che permetta al contempo uno sviluppo di nuove forme di godimento del territorio, rispettose della natura.

La forte eterogeneità degli elementi naturali ed antropici che caratterizzano tale porzione di territorio pone in evidenza un uso prevalente del suolo legato ad attività agricole tra di loro diverse e articolate secondo livelli e classi d'uso. Tale osservazione ha reso possibile il riconoscimento di usi prevalenti (per uso prevalente si intende una omogenea utilizzazione del terreno per almeno il 70% della superficie considerata): seminativo, vigneto, oliveto, aree incolte naturali, zone agricole eterogenee, zone produttive e zone portuali. La lettura complessiva del sistema territoriale della costa dei trabocchi mette in risalto l'uso del suolo organizzato tramite due sistemi complementari:

- il primo è dato dal sistema lineare costa e dalle intersezioni trasversali dalle aste fluviali (sistema a pettine mare > monti), e comprende zone ad alto interesse ambientale e commerciale. È caratterizzato da un uso colturale e particellare complesso;
- il secondo riempie gli spazi compresi tra le aste fluviali verso la costa (sistema a pettine monti > mare) ed è costituito da aree caratterizzate da colture intensive specializzate contigue alle aree urbanizzate dei centri abitati, così come alle aree produttive e commerciali.

Una possibile descrizione interpretativa del territorio in oggetto conduce a percepire questo come costituito da diversi ambiti separati: la linea di costa, le colline costiere, il fondovalle, le aree industriali, i centri storici.



Schema dell'interconnessione dei sistemi a pettine.

Gli elementi che hanno fortemente inciso nella conformazione del territorio, in particolare le infrastrutture viarie, se da un lato sono state generatrici dello sviluppo costiero, dall'altro hanno costituito esse stesse delle barriere tra la costa e il suo entroterra più prossimo.

In effetti, percorrendo questo tratto di territorio si nota facilmente come alla facilità di percorrenza longitudinale si contrappone la difficoltà dell'attraversamento trasversale.

La strada statale Adriatica e la ex ferrovia, così come conformate, permettono/hanno permesso un uso e quindi una percezione della costa "per punti", negano quindi una percorrenza lenta longitudinale. Ma negano pure una relazione tra il centro storico e il mare. Queste relazioni risultano esservi laddove i sedimi della ferrovia e della statale sono arretrati rispetto alla linea di costa e dove ci sono gli spazi necessari alla realizzazione di strutture e attrezzature ricettive. Questa organizzazione restituisce una costa costituita da strette e dense relazioni tra mare e nuclei abitati e lunghe porzioni di costa difficilmente accessibile, quindi, come separate dal suo entroterra.

Il PST considera la costa dei trabocchi come "fascio multiplo di connessione ambientale", il quale, si concretizza con la realizzazione della via verde all'interno del proprio corridoio verde nella sua interezza: la linea di costa, il demanio marittimo, gli accessi, le foci dei fiumi, i boschi, le dune, le colline, le campagne coltivate, le strutture portuali, i centri storici. *Una infrastruttura ambientale quindi, pensata in relazione al territorio che essa attraversa, è occasione di rigenerazione del territorio stesso.*



Punta del Turchino in Riserva Naturale regionale Fosso delle Farfalle - SIC IT 7140106 (San Vito Chietino).

IL COSTRUITO

IL PALINSESTO

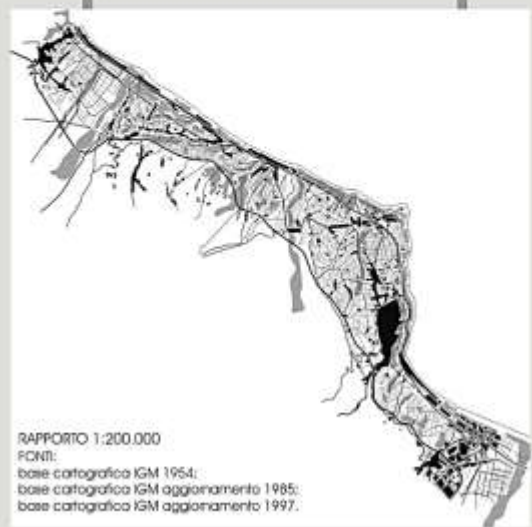
1954



1985



2021



RAPPORTO 1:200.000
FCMI:
base cartografica IGM 1954;
base cartografica IGM aggiornamento 1985;
base cartografica IGM aggiornamento 1997.

3 Caratteri costituenti e autenticità locali

La realizzazione del nuovo tracciato ferroviario, arretrato rispetto alla linea di costa, consente per la prima volta la dismissione della linea adriatica nel tratto Ortona-Vasto aprendo nuovi scenari di valorizzazione ambientale e paesaggistica mai avuti nella storia dei paesaggi costieri dell'Adriatico se concepiti in termini di nuova fruizione: attraversamento lento non motorizzato.

Per l'ambito territoriale pertinente della fascia costiera (ambito della costa dei trabocchi) si concretizzano opportunità di promozione correlate ai nuovi scenari di transizione ambientale uniche fino ad ora. Plurime sono anche le criticità che minacciano il patrimonio di risorse identitarie che strutturano il sistema costiero. Pertanto, la Regione Abruzzo ha emanato delle "Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della costa teatina" (L.R. 30 marzo 2007, n. 5). La suddetta Legge Regionale individua un "Sistema di aree protette", definite Riserve Regionali da coordinare attraverso un "Programma" affinché le stesse Riserve Regionali possano valorizzarsi anche per mezzo del "corridoio verde" (artt. 1-4 L.R. succitata).

L'ambito di riferimento del PST contiene e struttura il Sistema delle riserve naturali regionali previste dalla L.R. 30 marzo 2007 n. 5, e si estende fino a comprendere tutti i nove Comuni della fascia costiera (Francavilla al Mare, Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Casalbordino, Villalfonsina, Vasto e San Salvo).

Tra gli obiettivi prioritari riconosciamo quello di connettere e integrare alcune azioni urgenti (il completamento e la manutenzione programmata nel tempo della via verde, il recupero delle stazioni ferroviarie dismesse, la riqualificazione della SS 16 Adriatica a strada panoramica "strada Paesaggio della Costa dei Trabocchi", l'accoglienza diffusa, la valorizzazione delle aree agricole) con un'azione urbanistica progettuale innovativa, unitaria e condivisa, che conduca ad un territorio competitivo perché autentico, salvaguardato, propositivo verso ogni forma di sviluppo sostenibile a partire da un turismo di qualità, lento e non motorizzato.

3a - Esplicitazione descrittiva di riferimento progettuale

La via verde è il percorso ciclopedonale della Provincia di Chieti ricompreso (sia a monte che a valle) all'interno delle aree ferroviarie dismesse da Ortona a Vasto Marina. L'insieme di questi due elementi lineari costituiscono, a tutti gli effetti, il "corridoio verde" di cui al comma 3 art. 4 della L.R. 5/2007. Il corridoio verde, pertanto, connette tutto il "sistema delle aree protette della costa teatina" individuato dalla L.R. 5/2007 ed è assoggettato, per mezzo della stessa L.R. dalla destinazione d'uso a "verde".

Il PST identifica la via verde quale infrastruttura lenta non motorizzata insostituibile per la valorizzazione delle risorse ambientali della fascia costiera e per la valorizzazione delle proprietà pubbliche e private, nonché per una nuova modalità di fruizione "attraente".

La via verde è una realtà irrinunciabile per dare all'intera regione Abruzzo un forte segno di riconoscimento e un'identità territoriale che si manifesta nelle nuove possibilità di percorrenza, percezione e uso della costa, delle riserve naturali e degli abitati. Il PST, inoltre, eleva la via verde a realtà decisiva della Provincia di Chieti per la riorganizzazione territoriale dei comuni coinvolti e per riconsolidare il rapporto tra la fascia costiera e il retroterra.

4 La Struttura Territoriale

L'ambito di riferimento del PST comprende tutti i Comuni litoranei della Provincia di Chieti. Procedendo con una lettura delle carte tematiche da nord verso sud (Tav 01, 03a, 03b, 03c, 04) individuiamo: Francavilla al Mare, Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Villalfonsina, Casalbordino, Vasto e San Salvo. L'ambito amministrativo del Comune di Francavilla al Mare a nord, e San Salvo a sud, pur non essendo interessati dalla dismissione del tracciato ferroviario rientrano comunque nell'interesse del progetto di territorio in quanto realtà densamente abitate (bacini di utenza), connesse e intergenti con il sistema della costa dei trabocchi.

Affinché l'ambito di territorio proprio della costa dei trabocchi conservi le bellezze naturali, e le attività tradizionali di sfruttamento unitamente ad uno sviluppo di nuove forme di godimento dei luoghi, è necessario strutturare un'adeguata forma di tutela e valorizzazione del territorio.

Riconosciamo una forma insediativa decisamente diversa rispetto a quella che caratterizza le coste pescaresi e teramane. In effetti ciò che ha diversificato lo sviluppo costiero è senza dubbio la morfologia del territorio. A sud di Francavilla al mare la conformazione cambia notevolmente. I contrafforti della Maiella arrivano sino al mare caratterizzando il paesaggio costiero con una sequenza non omogenea di colline litoranee, falesie, faraglioni, arenili e residui dunali. Questo carattere geomorfologico estremamente unico ha reso possibile una urbanizzazione lineare per segmenti: ai lidi si alternano aree integre e di grande valore paesaggistico-ambientale.

Gli elementi che hanno fortemente inciso sul processo di sviluppo e conformazione del territorio, con particolare riferimento alle infrastrutture viarie, se da un lato sono state generatrici dello sviluppo, dall'altro hanno costituito barriera tra la linea di costa e il suo entroterra più prossimo. Infatti, la fruibilità della fascia costiera, fino al momento della dismissione del tracciato ferroviario, è stata caratterizzata da una facile percorrenza longitudinale (parallela al mare) contrapposta alla difficoltà dell'attraversamento trasversale. La Statale Adriatica e la ferrovia, così come conformate, hanno permesso un accesso alla linea di costa per punti negando, nel contempo, le relazioni tra centro storico e mare. Dal 2005, anno in cui è stato avviato lo smantellamento della linea ferroviaria, tutto ciò che era barriera si è trasformato in opportunità di connessione multipla e per la prima volta nella storia è possibile riappropriarsi di un ambito di pregio paesaggistico in forma unitaria.

La rigenerazione territoriale della costa dei trabocchi è possibile a partire da una nuova idea di territorio basata sulla valorizzazione del sistema ambientale esistente, ma ad oggi dal carattere frammentario, sulla valorizzazione delle vocazioni turistiche del territorio e sulla capacità di governare le trasformazioni e i cambiamenti previsti.

Diverse sono le occasioni importanti che hanno portato ad affrontare tali temi progettuali: l'elaborazione della strategia europea per la gestione integrata delle zone costiere (GIZC) (Commissione europea 1999), un programma dimostrativo che intende costituire la materia prima per l'elaborazione di una strategia europea per la GIZC per la promozione e lo sviluppo sostenibile delle zone costiere dell'Unione europea. Nello specifico i progetti strategici del PST sono strutturati in ottica ICZM, ovvero, Gestione Integrata delle Zone Costiere, in piena coerenza con le indicazioni riportate anche nella Direttiva 2008/56/CE sulla strategia UE per l'ambiente marino, recepita in Italia con il D. Lgs n. 190 del 13 ottobre 2010 avente come finalità la massimizzazione degli usi costieri potenziali e la minimizzazione della conflittualità ambientale. Al riguardo, i progetti strategici del PST

costituiscono a tutti gli effetti gli ambiti prioritari dove intervenire, nonché, oltremodo, ambiti di caratterizzazione per indirizzare interventi successivi a lungo termine. Oltre a quanto suddetto le ulteriori occasioni sono di temi progettuali sono: la Convenzione Europea del paesaggio del Consiglio d'Europa (Roma, aprile 2001), che pone come obiettivo la promozione presso le autorità pubbliche l'adozione, a livello locale, regionale, nazionale ed internazionale, di politiche di salvaguardia, di gestione e di pianificazione dei paesaggi europei; il suddetto Quadro di Riferimento Regionale QRR; il Codice dei Beni culturali e del Paesaggio (D.Lgs 22 gennaio 2004, n.42); la dismissione del tracciato ferroviario adriatico Ancona-Foggia nel tratto compreso tra Ortona e Vasto marina; la Legge Regionale 30 marzo 2007, n.5 per il "Sistema delle aree protette della costa Teatina"; la Direttiva per la Valorizzazione della Costa Teatina (Provincia di Chieti, maggio 2009); il Documento programmatico del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera della Provincia di Chieti (Del. C.P. n. 109/2010). Tutte queste occasioni, insieme, dimostrano la possibilità reale di poter indirizzare questa struttura territoriale verso scenari condivisi di conservazione e rigenerazione ambientale e paesaggistica. Il PST costituisce anche elemento di connessione e sintesi di tutte le buone esperienze progettuali profuse nel tempo fino ad oggi a vantaggio della salvaguardia e valorizzazione ambientale della fascia costiera.

5 Obiettivi di qualità e criteri di intervento

Gli obiettivi di qualità costituiscono la trama di senso per i criteri d'intervento già assunti dalla Direttiva per la valorizzazione della costa teatina (Del. G.P. del 21/05/2009 n.209). Conservazione, sviluppo e riqualificazione sono le macro azioni che qualificano il territorio in funzione delle reali caratteristiche e necessità riconosciute in occasione delle indagini effettuate per le elaborazioni tematiche riportate nel PST. Gli obiettivi e i criteri sono generali e si applicano su tutto l'ambito di territorio della costa dei trabocchi.

Conservazione attiva

Mantenimento delle caratteristiche, dei valori costitutivi e delle morfologie, tenendo conto anche delle tipologie architettoniche, nonché delle tecniche e dei materiali costruttivi tradizionali. Mantenimento e incentivazione economica delle pratiche colturali tradizionali estensive.

Manutenzione e potenziamento degli elementi di micro connessione: siepi e alberature a bordo campo, fasce di vegetazione ripariale lungo fossi e torrenti, scarpate, boscate.

Aree boscate: mantenimento e ristrutturazione ambientale dei versanti boscati; recupero e nuovo impianto di fasce arbustive ai margini delle aree a bosco, rimboschimento.

Sviluppo compatibile

Previsione di linee di sviluppo compatibili con i diversi livelli di valori riconosciuti e tali da non diminuire il pregio paesaggistico del territorio, con particolare attenzione alla salvaguardia delle aree agricole.

Aree agricole collinari costiere e retrocostiere: incentivazione delle produzioni agro-alimentari tipiche del vigneto, vigneto specializzato, seminativo, seminativo arborato, oliveti.

Viabilità storica di collegamento: messa in sicurezza, adeguamento e ristrutturazione dei tratti stradali con particolare attenzione all'impatto ambientale dei lavori previsti, e alla tutela delle condizioni che lasciano percepire il paesaggio senza elementi di disturbo visivo.

Centro storico, lido, borgo agricolo: valorizzazione e potenziamento del patrimonio abitativo tramite il restauro e la ristrutturazione delle unità esistenti, anche attraverso forme perequative e di progettazione complessa.

Riqualificazione urbana

Si attua per le parti di tessuto urbano compromesso o degradato, per il recupero dei valori preesistenti, ovvero, per la creazione di nuovi valori paesaggistici.

Aree artigianali e ricettive: riqualificazione urbanistica degli spazi di pertinenza, degli accessi e delle aree di sosta.

1. Criteri generali di intervento
 - 1.1. Valorizzazione dell'ambiente naturale, del paesaggio e, in particolare, della vegetazione, valorizzazione della funzione ecologica delle vie, e valorizzazione degli orti litoranei.
 - 1.2. Valorizzazione delle pratiche agricole e delle pratiche di pesca tradizionali.
 - 1.3. Valorizzazione del paesaggio con il recupero dei caratteri tipo-morfologici dell'edilizia rurale e con l'uso di materiali e colori tradizionali per le trasformazioni edilizie.
 - 1.4. Limitazione dell'espansione edilizia a difesa degli insediamenti esistenti, del paesaggio e della vegetazione.
 - 1.5. Uso di tecnologie e materiali correlati alla produzione energetica da fonti rinnovabili.
 - 1.6. Riferimenti ai quadri regolativi generali del Q.R.R., del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) e del Piano Territoriale per le Attività Produttive (PTAP).
2. Interventi di valorizzazione territoriale
 - 2.1. Realizzazione di parcheggi attrezzati, anche con superficie permeabile prevalente, esterni al corridoio verde; realizzazione di accessi pedonali per raggiungere il mare.
 - 2.2. Occupazione temporanea del suolo permeabile per attrezzature removibili utili al servizio e all'assistenza dei fruitori della via verde.
 - 2.3. Realizzazione di strutture e servizi per il turismo balneare, per lo sport e il tempo libero in piena coerenza con i caratteri ambientali e paesaggistici del sito in cui ci si inserisce.
 - 2.4. Realizzazione di accessi e percorsi pedonali dai parcheggi esterni al corridoio verde verso la via verde e verso il mare.
 - 2.5. Applicazione di azioni per sostituzione edilizia del tessuto urbano vetusto e degradato.
3. Interventi di valorizzazione ambientale
 - 3.1. Ripristino delle reti e dei corridoi ecologici trasversali al mare.
 - 3.2. Ripristino dei percorsi ripariali e dei sentieri, delle bordure, delle alberature, dei filari, delle siepi.
 - 3.3. Ricucitura dei residui dunali e vegetazionali.
 - 3.4. Riconnessione dei sistemi idrici secondari.
 - 3.5. Riconnessione dei percorsi fluviali e ripariali con l'antico tratturo L'Aquila-Foggia.
 - 3.6. Realizzazione di opere di difesa idrogeologica ed idraulica, di interventi di forestazione e rimboschimento.
 - 3.7. Valorizzazione dei fontanili e della viabilità storica.
 - 3.8. Divieto dell'attività estrattiva e limitazione dei movimenti terra.
 - 3.9. Promozione degli interventi di recupero ambientale finalizzati, in particolare, al mantenimento in sicurezza delle aree caratterizzate da potenziale pericolosità geologica e idrogeologica.
 - 3.10. Valorizzazione dell'ecosistema ambientale e dei caratteri connotativi del paesaggio costiero.
 - 3.11. Realizzazione di spazi a verde attrezzato, anche mediante l'uso di essenze autoctone, per la fruizione sostenibile della via verde.

- 3.12. Realizzazione di opere di difesa e di regimazione idraulica che privilegiano il ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica e l'impiego di materiali tradizionali, comunque compatibili con le valenze paesistiche del territorio costiero.
- 3.13. Limitazione della modellazione e sistemazione altimetrica del terreno, e di ogni lavorazione che possa determinare svilimento dei caratteri ambientali e paesaggistici.
- 3.14. Limitazione degli scarichi liquidi singoli e a sistema nei corsi d'acqua.

Ulteriore obiettivo del PST è quello della messa a coerenza delle azioni in corso sull'ambito territoriale proprio della Costa dei Trabocchi con le azioni future e con gli scenari prefigurati dai cambiamenti climatici. Di conseguenza, i progetti strategici del PST, così come i criteri di intervento e le linee guida ivi contenute, sono coerenti con le indicazioni derivanti dalle Linee Guida e dal Profilo Climatico del Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici della Regione Abruzzo (PACC) di cui alla Deliberazione di Giunta Regionale n. 308 del 29 aprile 2015 e dall'Analisi dei possibili costi dei Cambiamenti Climatici, sulla base di diversi scenari di rischio di SLR o di un aumentato rischio alluvionale e della stima del valore monetario delle aree esposte ad un possibile rischio di perdita di suolo negli scenari considerati nello studio (APAT e CMCC).

Al riguardo, volendo prendere in considerazione le azioni progettuali messe in campo dagli Enti locali e dalla Regione Abruzzo dall'anno 2000 fino ai giorni nostri, si evince costantemente un approccio volto a confermare la necessità e la volontà di perseguire uno sviluppo turistico che nell'ultimo decennio ha assunto una connotazione vocata verso una tipologia più attenta all'ambiente e al paesaggio "turismo di qualità". Suddetto orientamento, ha avuto, nella realizzazione della Via Verde (progettazione e realizzazione in itinere 2009-2022), un fattore di orientamento progettuale determinante, soprattutto per quanto riguarda la qualità e la tipologia degli interventi da realizzare.

La Via Verde ha confermato la necessità di procedere inevitabilmente verso un turismo rispettoso dell'ambiente naturale esistente, nonché, oltremodo, del paesaggio proprio della Costa dei Trabocchi (iconema di territorio).

Il palinsesto progettuale dei Comuni della Costa dei Trabocchi, insieme a quello della Provincia di Chieti e della Regione Abruzzo, è stato strutturato a partire da un riferimento normativo determinante riconosciuto, come noto, dalla Legge Regionale 30 marzo 2007, n.5 "Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della Costa Teatina", che ha definitivamente indirizzato gli Enti verso la ricerca e lo sviluppo di azioni progettuali per la rigenerazione territoriale connotata dalla salvaguardia e dalla valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio costiero. La realizzazione della Via Verde ha definitivamente confermato l'approccio di questo "metodo" includendo inevitabilmente ogni principio di coerenza con i cambiamenti climatici. Ogni ulteriore sviluppo progettuale e attuativo dei progetti strategici contenuti nel PST, nonché, oltremodo, ogni azione locale, promossa da parte di Enti e/o privati, dovranno definirsi in modo coerente con le suddette indicazioni derivanti dalle Linee Guida e dal Profilo Climatico del Piano di Adattamento ai Cambiamenti Climatici della Regione Abruzzo (PACC) e dall'Analisi dei possibili costi dei Cambiamenti Climatici.

6 I Progetti strategici

La rigenerazione del sistema territoriale della costa dei trabocchi è sorretta da operazioni motrici, sono progetti strategici, che in luoghi precisi della costa promuovono rilevanti trasformazioni di qualità dell'assetto urbano e del sistema socioeconomico in generale. Trattasi innanzitutto di ambiti della complessità urbana, ambientale e paesaggistica. Sono caratterizzati da importanti opportunità progettuali (ambiti della complessità e delle opportunità progettuali Tav. 3a, 3b, 3c, 4 e Tav. 5 "Visione guida").

Sono operazioni in cui si riconoscono azioni di riqualificazione ambientale e urbana:

- il corridoio verde e la via verde;
- le quattro stazioni ferroviarie dismesse (San Vito Chietino, Fossacesia, Torino di Sangro, Vasto Marina);
- la strada panoramica della costa dei trabocchi ss Adriatica n. 16;
- il sistema dei parcheggi di scambio intermodale;
- il sistema delle aree protette;
- il sistema delle aree demaniali;
- il sistema dei trabocchi;
- il sistema dell'accoglienza turistica diffusa, la comunità ospitale;
- il sistema delle aree agricole.

6.1 Il corridoio verde e la via verde

Disposizioni generali, efficacia e successo

Lo scopo della via verde è quello che consente di elevare ciò che normalmente ci si aspetta da un viaggio su una strada (con mobilità non motorizzata) al livello di una esperienza piacevole". L'affermazione riassume il senso dell'opera, ad oggi, in fase di completamento e restituzione alla collettività intera. Proprio perché trattasi di una esperienza piacevole è necessario che vi siano elementi in grado di costituire paesaggi qualificati, anche inaspettati, perché finora inaccessibili. Con il completamento e la messa in esercizio della via verde a cura della Provincia di Chieti è possibile portare a compimento il sistema complesso e sottile della mobilità non motorizzata composto da una dorsale longitudinale (il vecchio tracciato ferroviario posto all'interno del corridoio verde assoggettato a regime di tutela ambientale con destinazione d'uso a verde dalla L.R. 5/2007), e da una serie di connessioni trasversali necessarie per innervare la fascia costiera con il suo entroterra più prossimo, dove trovano luogo valori di naturalità e importanti bacini di utenza.

Mantenere in esercizio la via verde significa anche restituire alla collettività un'opera concreta e funzionale (un progetto di paesaggio) che trascende il solo recupero del sedime ferroviario e coinvolge inevitabilmente aree ampie della costa dei trabocchi. La fruizione della via verde è ineludibile per attraversare il territorio in senso longitudinale, e in senso trasversale. Quest'ultima da concretizzare per mezzo di nuovi percorsi a pettine, perpendicolari alla linea di costa.

Lo sviluppo e la valorizzazione della fascia costiera hanno nel corridoio verde e nella via verde la risorsa e lo strumento principale; attraverso una sua buona utilizzazione (fruizione) e manutenzione possono essere garantite qualità e ricchezza. La via verde costituisce un precedente a cui riferirsi per il recupero di altre parti del territorio regionale.

La via verde contiene due caratteri complementari e inscindibili: è un'infrastruttura ambientale unitaria e, al tempo stesso, si confronta con contesti territoriali molto diversi che richiedono diverse modulazioni degli interventi.

Il successo della via verde è legato ad una gestione di utilizzo, fruizione, manutenzione e gestione che sviluppino contemporaneamente i due caratteri, e questo, non solo per la singola infrastruttura ma anche per i bordi e le aree contermini afferenti al corridoio verde.



Tav 07 - Struttura e qualificazione del corridoio verde - San Vito Chietino, stralcio.

Riconoscere e valorizzare la diversità dei contesti che ospitano la via verde, senza perdere la continuità e l'unitarietà, rappresenta la difficoltà più importante per garantire nel tempo il mantenimento dei suoi caratteri costituenti più autentici.

Il successo della via verde dipende non solo da una buona realizzazione e fruizione, ma da un'altrettanta buona gestione e manutenzione dell'infrastrutture, dei suoi bordi e dei servizi ad essa collegati. Il problema della gestione della via verde è cruciale su ogni aspetto di valorizzazione territoriale, di turismo (estensione dell'offerta turistica) e utilità della spesa pubblica. In tale senso è possibile affermare che la redazione del progetto della via verde è stata possibile grazie ad un'intesa tra la Provincia e i comuni che ha permesso di realizzare una progettazione, realizzazione e fruizione unitaria.

Per il corridoio verde e la via verde, tutta la disciplina concernente l'occupazione del suolo pubblico è posta anche a presidio della sicurezza pubblica, sia sotto il profilo della circolazione pedonale che ciclabile. Questo, nell'esigenza comune di individuare forme omogenee di fruizione degli spazi pubblici date in utilizzo, occupazione (aree disponibili), in luoghi di notevole interesse pubblico, nell'obiettivo di garantire una rigorosa tutela del patrimonio storico, culturale, artistico, ambientale e paesaggistico del luogo in cui ci si inserisce, e dove l'obiettivo è sempre quello di valorizzare il territorio della costa dei trabocchi tra tutela, salvaguardie ed erogazione di servizi per la godibilità della fruizione della via verde. L'utilizzo del suolo pubblico in tale senso non può mai contaminare l'integrità dei luoghi.

Al fine di massimizzare gli esiti previsti, di salvaguardia ambientale e paesaggistica nonché di valorizzazione territoriale dell'ambito costiero, il PST individua quattro tipologie di superfici afferenti al corridoio verde oggetto di esproprio da parte della Provincia di Chieti per mezzo di Decreto Definitivo n.1 del 31/03/2016 (Tav. 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13): CV1 - CV2 - CV3 - CV4.

CV1. Verde parzialmente modificato.

Ambito della percorrenza. Ex sedime ferroviario. Ambito funzionale lineare proprio del percorso ciclopedonale della via verde comprensivo dei bordi permeabili caratterizzati dalla vegetazione spontanea tipica degli ambienti ripariali costieri e retro costieri. Ambito di notevole valore ambientale correlato alla percezione visiva del paesaggio attraversato in modo lento e non motorizzato.

CV2. Verde di eccellenza paesaggistica.

Ambiti lineari e areali di accertata rilevanza con elevata sostenibilità del rapporto tra stato delle risorse primarie e pratiche di uso del suolo. Porzioni di paesaggio della cimosa costiera modificati o poco modificati dalla gestione dell'ex demanio ferroviario, comunque ricompresi all'interno di valori di pregio paesaggistico identitario.

CV3. Verde trasformato. Aree di risulta.

Ambiti prevalentemente areali e modificati per attività correlate alla gestione dell'ex demanio ferroviario (aree permeabili ed impermeabili delle ex stazioni ferroviarie, dei tracciati ferroviari, degli spazi di manovra e dei locali tecnici annessi).

CV4. Verde costruito.

Edifici dell'ex compendio ferroviario. Volumi edificati per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria dismessa (stazioni, locali tecnici, locali di servizio annessi, locale tecnici distaccati, ex caselli ferroviari).



Tav 13 - Struttura e qualificazione del corridoio verde - Vasto Marina, stralcio.

6.2 Aree di risulta e stazioni ferroviarie dismesse²

L'obiettivo generale è quello di valorizzare l'insieme unitario delle vecchie stazioni ferroviarie e le aree di risulta per creare uno spazio vitale e attrattivo dei luoghi in argomento, e per rafforzare i legami fra le aree verdi di interesse naturalistico presenti nell'intorno, la fascia costiera turistica, la via verde, i centri storici e l'ambiente urbano litoraneo.

Con la realizzazione della via verde, altro obiettivo prioritario è senz'altro l'acquisizione e il recupero unitario delle ex stazioni ferroviarie, le quali, nella loro unità, costituiscono i nodi di eccellenza dell'espressione progettuale e della rigenerazione urbana per l'intero ambito della costa dei trabocchi. Al riguardo, il PST favorisce ogni azione utile (e fattibile dal punto di vista procedimentale, economico ed urbanistico) tesa verso l'acquisizione unitaria dei volumi (edifici principali delle ex stazioni e locali tecnici/accessori) per rigenerare il sistema urbano e socioeconomico degli ambiti interessati dalla via verde (in termini di prossimità diretta ed indiretta) per mezzo di processi procedurali e sistemi di progettazione integrata governati dalla pubblica amministrazione per l'interesse collettivo (principio di sussidiarietà tra Enti e amministrare per accordi preventivi).

Sono favoriti i progetti che definiscono una configurazione unitaria per l'acquisizione, il recupero e la valorizzazione delle ex stazioni ferroviarie unitamente alle correlate aree di risulta (aree esterne per l'esercizio ferroviario), anche per mezzo del riconoscimento del pubblico interesse quale opera strategica condivisa a livello interistituzionale per la rigenerazione urbana e socioeconomica della costa dei trabocchi.

Per tale motivazione l'obiettivo progettuale non si sofferma solo sugli interventi che interessano le aree di pertinenza delle vecchie stazioni, ma fornisce spunti di riflessione sulle reti pedonali e ciclabili da realizzare per migliorare l'accessibilità della fascia costiera e per collegare direttamente le aree oggetto di studio ai punti di interesse della costa dei trabocchi e all'entroterra.

La riqualificazione delle vecchie stazioni ferroviarie rappresenta sicuramente un elemento indispensabile e complementare alla via verde. Dal loro recupero emerge tuttavia che, oltre alla funzione di presidio e di assistenza al turismo e alla mobilità legata alla via verde, le vecchie stazioni possono essere considerate dei veri e propri Hub del territorio, ovvero, dei nodi di informazione, assistenza e servizi per l'accoglienza turistica diffusa sul territorio retrostante, e non concentrata sulla linea di costa. In sostanza elementi di accoglienza turistica organizzati per distribuire e diffondere la domanda turistica sul territorio circostante già dotato di strutture ricettive di vario livello e composizione.

Lo sviluppo turistico, così come è inteso dal PST, determina le potenzialità di collegamento con punti di interesse costieri e montani, generando in questo modo un flusso sinergico tra le potenzialità presenti sul territorio.

Lo scopo è quindi quello di creare elementi strettamente connessi alla via verde in modo da realizzare delle vere e proprie porte di ricezione verso il territorio circostante, nonché, oltremodo, verso il territorio interno e le sue peculiarità paesaggistiche, storiche e culturali.

La riqualificazione delle vecchie stazioni deve essere basata su alcuni principi quali la sostenibilità ambientale ed economica, la piena accessibilità motoria e plurisensoriale, la sostenibilità sociale, la sicurezza ed il benessere di tutte le fasce di popolazione, senza

² Contributo al testo, ai disegni del progetto pilota delle stazioni ferroviarie dismesse: Arch. Alessandro Cipressi, Ing. Italo Bona, Arch. Antonella Rossetti, Arch. Mimma Colanzi, Dott. Nicola Ranalli.

distinzione di genere, di età, di provenienza, di abilità. Questo approccio, che fa ricorso a progettazioni e ad azioni innovative anche dal punto di vista tecnologico, è alla base delle attività promosse dal PST.

La riconversione a nuova vita delle vecchie stazioni ferroviarie è sicuramente un'occasione di sviluppo socioeconomico che si inserisce perfettamente nel sistema turistico meno recente ma anche attuale, dedicato al settore della mobilità sostenibile, che è evidentemente un compartimento in pieno sviluppo. La rete cicloturistica in Europa è ormai una realtà affermata che condiziona a più livelli lo sviluppo di aree in termini di turismo, enogastronomia, storia, escursionismo, formazione.

La costa dei trabocchi si inserisce nel sistema ramificato della rete cicloturistica europea (Eurovelo, Cammini d'Europa) giocando un ruolo fondamentale di riferimento nella fetta turistica della regione Abruzzo e dell'intero mezzogiorno: la via verde rappresenta un'occasione di sviluppo che va a legarsi, in modo integrato a tutte le realtà (percorsi escursionistici, sentieri della memoria, percorsi ciclabili del territorio interno, attività culturali legate alla mobilità lenta, ecc.) presenti nel territorio abruzzese. Sulla base delle suddette condizioni di senso progettuale il PST promuove ogni potenzialità di messa a rete delle stesse ex stazioni ferroviarie con altri sistemi turistici sostenibili presenti nel territorio realizzati o in fase di realizzazione.

Ogni fase di riqualificazione delle strutture dovrà prevedere sistemi informativi, come ad esempio pannelli illustrativi, segnaletica direzionale, altre forme di battage, che favoriscano la messa in rete delle strutture da riqualificare con tutti i percorsi escursionistici presenti e in fase di realizzazione.

Con il recupero delle stazioni ferroviarie dismesse, oltre a valorizzare l'aspetto turistico, si deve tendere necessariamente verso il miglioramento dello stato ambientale (risanamenti, interventi di ripristino ambientale) dei luoghi, nonché utilizzare strategie di ingegneria naturalistica in sostituzione delle opere in calcestruzzo quando possibile.

6.2.a Linee di azione unitaria

La riqualificazione delle vecchie Stazioni dismesse deve essere necessariamente compresa all'interno di un più generale processo di valorizzazione del sistema di spazi aperti che trovano nella via verde l'elemento prioritario di perfezionamento infrastrutturale (mobilità lenta non motorizzata) della costa.

Tutte le aree dismesse (con particolare riferimento alle ex stazioni ferroviarie) sono pressoché prive di relazioni con le strutture e gli spazi aperti circostanti e il tratto di costa. Si tratta quindi di superare l'attuale condizione, per dar forma ad un sistema di spazi aperti capaci di innervare questi settori con il resto del territorio costiero, e non solo: il corridoio verde in questo tratto deve assumere la funzione di asse portante di un sistema di connessioni longitudinale e trasversale.

Questa linea d'azione deve necessariamente trovare efficace sostegno, coerenza e promozione (così come già elevato dalle azioni progettuali svolte nel tempo dalla Provincia di Chieti per l'acquisizione delle aree e la realizzazione e gestione della via verde) nei singoli strumenti urbanistici locali (Piano Regolatore in particolare) pena l'utilità di ogni finalità del PST. I piani locali, quindi, favoriscono l'individuazione della risorsa ambientale e costiera uno degli assi strategici di sviluppo dell'intero ambito comunale di riferimento, facendo proprie le indicazioni del progetto di tutela e valorizzazione delle aree protette, delle aste fluviali principali e secondarie, così come di tutte le aree di valore ambientale, storico, culturale e paesaggistico.

Da un punto di vista generale, per quanto concerne il recupero e la valorizzazione delle vecchie stazioni ferroviarie, unitamente alle prospicienti aree di risulta (sempre afferenti al corridoio verde), l'obiettivo della presente linea d'azione unitaria del PST è l'acquisizione, la trasformazione degli edifici e delle aree contigue in spazi urbani ed extraurbani totalmente ecosostenibili e della piena integrazione con la strategia complessiva di valorizzazione della costa e delle sue aree di pregio naturalistico, nelle sue diverse declinazioni.

Le aree di progetto presentano alcune peculiarità rispetto al resto della fascia costiera e sono collocate in zone che godono dal punto di vista geografico di una posizione strategica. La forma allungata delle aree di risulta delle stazioni, che si rastrema in prossimità delle zone urbane, suggerisce la sagoma di una foglia. E come una foglia è dotata di nervature che diffondono la linfa vitale, così le vecchie stazioni, per rinascere, devono poter irradiare lo spazio con una rete di percorsi e di attività in modo da connettere fra loro l'insieme degli interventi necessari a mantenerlo vitale. Ma come una foglia deve essere attaccata ad una pianta per essere alimentata, così le stazioni dismesse devono essere collegate alla rete di percorsi che si innervano dal sistema del verde esistente e alla rete di fruizione dei servizi disponibili e in via di realizzazione. In questo modo la connettività delle aree è articolata su due livelli:

- il primo livello, quello delle reti lunghe e dei percorsi lenti che collega l'area ai sistemi sostenibili (via verde in modo prioritario);
- il secondo livello, si sviluppa all'interno delle stazioni per dare continuità e supporto alla rete locale integrandosi e connettendosi a quella del primo livello.

6.2.b Le vocazioni

Coerentemente con tali obiettivi, sono state individuate una serie di vocazioni delle vecchie stazioni ferroviarie:

Vocazione turistica

La vecchia ferrovia si inserisce sicuramente in un sistema turistico in continua evoluzione ed aperto alle molteplici sfaccettature che questo presenta. La struttura come precedentemente osservato dovrà rappresentare uno snodo importante di servizi dedicati al turista in senso lato (cicloturista, escursionista, podista, ecc.) e di servizio alle attività culturali e folcloristiche.

Vocazione sportiva

La posizione centrale delle stazioni ferroviarie dismesse, il porsi in continuità con un ricco sistema di piste ciclabili del contesto e di percorsi per il fitness, rendono le aree particolarmente indicate per un uso del tempo libero vocato al wellness ed allo sport (realizzazione di aree pedonali attrezzate chiuse al traffico).

Vocazione artistica e culturale

Il linguaggio artistico è da sempre uno strumento utilizzato per entrare in relazione, è uno strumento di integrazione sociale. Le stazioni ferroviarie dismesse, quindi, diventano un luogo in cui le diverse attività artistiche sono intese non solo come intrattenimento, ma come momenti di riflessione, di formazione, di approfondimento e di condivisione coordinata. L'animazione artistica e la programmazione culturale costituiscono elementi di riferimento delle strutture. Spazi al chiuso e spazi all'aperto devono essere location naturali dell'offerta culturale e artistica che dialoga con i grandi eventi della costa, è la vetrina delle diverse attività culturali che si svolgono nelle diverse aree della provincia di Chieti nonché dell'Abruzzo. Sono favoriti, a titolo di esempio, laboratori in cui i bambini (ma anche chi

appartiene ad altre fasce di età) possono sviluppare conoscenze sulla didattica culturale del territorio legata alle tradizioni e ai mestieri dell'artigianato.

L'edificio da recuperare e valorizzare deve accogliere spazi legati alla cultura della fruizione turistica e della storia del territorio nella, sua accezione generale, è un'area dedicata non solo all'informazione puntuale ma anche legata alla conoscenza ambientale e panoramica del territorio. La più ovvia concretizzazione di questo obiettivo è rappresentato dalla creazione di un ambiente destinato alla consultazione di elementi informativi digitali, di libri e a mostre temporanee. È questa un'occasione per irradiare anche proficue collaborazioni con le scuole e le associazioni locali con workshop tematici.

Vocazione ambientale

Le attività da realizzare nelle strutture in essere delle vecchie stazioni ferroviarie, ma anche delle aree adiacenti, devono essere caratterizzate, per quanto possibile, dalla completa eco sostenibilità; si deve utilizzare energia prodotta da fonti rinnovabili, e sperimentare una gamma di soluzioni (fotovoltaico, eolico) che escludano il ricorso ad energia prodotta con combustibili fossili.

I servizi

Gli utenti delle strutture devono trovare alcuni servizi fondamentali e non solo, realizzati a soddisfare le richieste dirette dei frequentatori: punto di ristoro e caffetteria, documentazione culturale, servizi igienici, alloggi, eventuali piccole attrezzature sportive, palestra permeabile a cielo aperto, stazioni di bike sharing e noleggio attrezzature sportive, punto tappa attrezzato per podisti e sportivi con annessa area meccanica e logistica.

6.2.c Obiettivi di riutilizzo eco sostenibile

Il PST fornisce gli obiettivi prioritari cui si dovranno adeguare i singoli interventi di recupero e di valorizzazione delle aree, sia a titolarità pubblica sia a titolarità privata:

I. recuperare la piena fruibilità delle aree (stazioni e aree adiacenti), oggi percepite come aree dismesse, individuando una precisa vocazione e una conseguente destinazione d'uso;

II. inserire il sistema areale nel più ampio disegno generale del verde urbano ed extraurbano di riferimento comunale correlato al progetto di valorizzazione e fruizione della costa dei trabocchi e delle aree più interne del territorio;

III. riutilizzare le strutture fisse esistenti con eliminazione di quelle incongrue;

IV. nel nuovo riordino far diventare le vecchie stazioni ferroviarie uno spazio flessibile di fruizione e di aggregazione per ogni mese dell'anno (destagionalizzazione dell'ambiente costiero e retrocostiero) che nei mesi estivi si amplia occupando spazi esterni;

V. a livello sociale e di welfare, dotare le aree delle stazioni ferroviarie dismesse di tutti gli strumenti e gli accorgimenti necessari per renderle completamente accessibili, non solo dal punto di vista motorio, ma anche da un punto di vista multisensoriale, individuando modelli di fruizione per tutte le fasce di età;

VI. a livello economico, dare alle aree anche una vocazione turistica e di wellness, oltreché di produzione e fruizione culturale, e concentrare interventi integrati di produzione energetica da fonti che consentano di sostenere economicamente i costi di manutenzione e gestione delle aree stesse.

6.2.d Ambiti funzionali delle aree e dei volumi - San Vito Chietino StA1

Contesto urbano e aree di risulta

La presenza di importanti valori paesaggistici, storici, architettonici e ingegneristici, unitamente alle aree di risulta, rendono questo ambito progettuale di particolare interesse e delicatezza. La ridotta superficie a disposizione compresa tra terra e mare ha reso questo ambito molto denso di strutture, infrastrutture, servizi e residenze. L'area è inserita in un contesto paesaggistico di alto pregio e per superare le evidenti criticità scaturite dall'eccessiva pressione edilizia, e dalla pericolosa viabilità locale, che interseca in più punti la grande percorrenza (S.S. 16 Adriatica), necessita di una riorganizzazione spaziale di qualità architettonica. L'obiettivo prioritario del PST, pertanto, è quello di creare un luogo di eccellenza storica e paesaggistica. Tutte le azioni progettuali prefigurabili devono essere tese verso la realizzazione di una nuova forma di turismo sostenibile di qualità a partire dalla riqualificazione delle aree di risulta (acquisizione e riconversione della stazione ferroviaria dismessa) e dal completamento della via verde (e sua manutenzione).

Fondamentale è l'avvio di importanti azioni di risanamento ambientale del Fiume Feltrino e di salvaguardia del contesto paesaggistico di pregio. In tal senso è necessario scongiurare

ogni azione di aggressione edilizia nei confronti delle aree verdi che coronano il centro storico di Crinale, e di tutte le aree poste a margine e in aderenza della Riserva naturale Regionale "Fosso delle Farfalle". Particolare importanza ha la conservazione della continuità ambientale e paesaggistica, ancora parzialmente integra, della fascia collinare e pedecollinare che costituisce fronte continuo di percezione visiva. Trattasi di caratteri di pregio irripetibili da tutelare e valorizzare per il mantenimento della qualità paesaggistica che connota questo ambito di costa teatina, e che lo rende ancora unico nei confronti dei contesti locali dell'ambiente paesaggistico del medio Adriatico.

Al fine di avviare un efficace processo di rigenerazione ambientale, paesaggistica e urbana della zona a mare è necessario predisporre misure di recupero abitativo/ricettivo per mezzo d'interventi di riuso e sostituzione del patrimonio edilizio esistente. Sono favorite le tecniche perequative tese all'alleggerimento della pressione edilizia e alla riqualificazione degli spazi aperti, in termini di densità edilizia e dotazione di standard qualitativi (parcheggi pubblici, percorsi ciclopedonale, aree verdi collettive, bordi fluviali e torrentizi rinaturalizzati, depurazione degli scarichi), purché pensati in una logica sistemica d'insieme dove la realizzazione di un piccolo intervento concorre alla restituzione parziale di un disegno unitario di riqualificazione.

La struttura da riqualificare ricade in loc. marina di San Vito Chietino. Urbanisticamente è ben incastonata con il resto del tessuto, vista anche la compagine orografica presente che nel suo insieme risulta essere discontinua e multiforme. La stazione e gli altri edifici connessi a questa sono in fase di abbandono, l'area di risulta e di manovra delle macchine ferroviarie sono state temporaneamente destinate alla sosta di autovetture per assorbire il traffico turistico estivo. Dal punto di vista paesaggistico il territorio costiero del comune offre sicuramente un paesaggio unico nel suo complesso, difficilmente riscontrabile nella compagine abruzzese. Il territorio è ricco di complessità nella distribuzione dei rilievi, falesie e piccole scogliere a picco sul mare (loc. Punta Turchino e loc. Punta del Guardiano) che rappresentano situazioni di pregio a livello turistico ed ambientale. Tale complessità lascia spazio a scorci naturalistici ed agricoli di grande pregio, come ad esempio oliveti, aranceti e nuclei boschivi sviluppatisi in forre strette e umide, difficilmente riscontrabili al ridosso delle aree marine.

Nel suo complesso la vecchia stazione ferroviaria gode di una posizione strategica unica rispetto alla fascia costiera. Non sono presenti infatti, nuclei urbani che separano il complesso ferroviario dal mare, garantendo in questo senso anche un'esclusività che deve essere considerata e potenziata nella fase di riqualificazione dell'area.

La Riserva denominata "Grotta delle Farfalle" si sviluppa anche sul Comune di Rocca San Giovanni ed è stata istituita con legge regionale n°5 del 30 marzo 2007. Le peculiarità e le caratteristiche di questa riserva fanno riferimento alle indicazioni fornite nel SIC IT7140106 poiché per superficie e perimetrazione sono pressoché identiche.

La stazione ferroviaria dismessa

I) Infopoint

La struttura deve accogliere, nella sua posizione strategica, locali adibiti ad infopoint turistico per offrire al visitatore diverse possibilità di conoscere il territorio attraverso un servizio di guide (tour enogastronomici, storici, religiosi, ambientali).

II) Centro di accoglienza turistica/sportiva

All'interno della stazione devono trovarsi locali per affitto, riparazione e noleggio bici ed altre attrezzature sportive (ciclo-officina). Nei locali al primo piano potrebbero trovarsi delle

stanze in affitto (alberga-bici) per garantire la possibilità di riposo o di sosta prolungata al turista.

III) Centro di documentazione della pesca

I trabocchi offrono uno spunto importante per la creazione di un centro di documentazione sulla macchina da pesca simbolo di questo tratto della costa adriatica. Si potrebbe trovare in questo luogo motivo di promozione turistica, attraverso l'organizzazione di visite guidate e laboratori esperenziali di pesca.

IV) Spazi aggregativi

Nella struttura devono esserci spazi neutri e polifunzionali per accogliere molteplici attività che le amministrazioni, associazioni e cooperative locali vorranno proporre e realizzare (corsi di formazione, mostre fotografiche, laboratori originali di arte, ecc.).

V) Area ristorazione e mercato

Nella stazione è possibile degustare i prodotti tipici e cucina locale all'interno di uno spazio riservato alla caffetteria e piccola ristorazione. Il turista deve avere la possibilità di apprezzare i sapori del territorio che lo accoglie.

VI) Aree esterne

Lo spazio esterno può ospitare aree di sosta non motorizzata per i fruitori a vario titolo (panchine, piazzole ombreggiate), servizio lavabici (per la manutenzione ordinaria della bicicletta), attrezzature per la palestra permeabile all'aperto (strumenti impiegati anche per la produzione di energia) e spazi flessibili per lo svolgimento di eventi culturali.

6.2.e *Ambiti funzionali delle aree e dei volumi - Fossacesia Marina StA2*

Contesto urbano e area di risulta

È la forma urbana e paesaggistica emblematica della costa dei trabocchi. In questo ambito si compenetrano valori ambientali e paesaggistici unici con realtà architettoniche e luoghi di culto di altissimo interesse. L'ambiente urbano, organizzato lungo la S.S. 16 Adriatica fino al porto turistico, rappresenta una grande sfida progettuale per la valorizzazione del patrimonio edilizio esistente. Sono necessari interventi di riqualificazione, sostituzione e riuso edilizio con azioni tese alla realizzazione di un complesso ricettivo unitario di qualità. L'ambito progettuale deve essere letto in forma unitaria mai disgiunta da un disegno complessivo teso alla rigenerazione urbana e paesaggistica dell'insieme, a partire dal completamento e messa in esercizio della via verde, nonché, oltremodo, dalla riconversione delle aree di risulta (acquisizione e riconversione d'uso dell'ex stazione ferroviaria). Ogni azione progettuale deve mantenere coerenza con la salvaguardia e la valorizzazione del sistema paesaggistico, in particolare con la connessione ambientale del sito di interesse di San Giovanni in Venere e con il sistema protetto del Fosso delle Farfalle. In questo ambito progettuale grande rilievo assume la salvaguardia delle aree agricole della collina litoranea, da perseguire con il mantenimento delle pratiche agricole tradizionali e con la coltivazione tipica di questa porzione dell'Adriatico. Particolare valore e interesse assumono le azioni progettuali che promuovono la connessione dell'assetto urbano presente con la riconversione delle aree di risulta. Dovrà essere sempre garantita la continuità paesaggistica delle risorse ambientali presenti,

La vecchia stazione di Fossacesia, insieme a quella di Torino di Sangro, giova di attributi naturalistici/ambientali più rilevanti rispetto alle altre ex stazioni. Questa condizione, in quest'area del comune, è dovuta evidentemente ad un tessuto urbano continuo di ridotta



Stazione ferroviaria dismessa di Fossacesia Marina. Stato di fatto.



superficie, limitato perlopiù all'area residenziale presso la prima parte del lungomare, che velocemente dà spazio ad un tessuto discontinuo con grandi aree di naturalità.

La posizione strategica della vecchia stazione rappresenta un punto di snodo decisivo verso le attrattive storico, culturali ed ambientali presenti nel territorio interno alla costa.

Nei pressi dell'area marina residenziale, sui primi rilievi presenti dalla costa sorge l'Abbazia di San Giovanni in Venere, uno dei punti turistici vitali della costa dei trabocchi. Da qui il collegamento verso i punti urbani più rilevanti, come la città di Lanciano, è immediato e facile.

Dal punto di vista naturalistico vi è una importante area meritevole di attenzione: Riserva di San Giovanni in Venere (Sito di protezione proprio delle riserve naturali). È stata istituita con legge regionale n°5 del 30 marzo 2007 nel Comune di Fossacesia. È stata creata come obiettivo specifico di tutela e valorizzazione della costa, in particolar modo del tratto presso il Fosso San Giovanni, e funzionalmente al sito storico di "San Giovanni in Venere". La vegetazione presente è quella tipica degli ambienti litorali ma con variabili legate agli ambienti umidi delle forre (F.sso San Giovanni), che entrano a pettine verso l'interno del territorio, con presenza di acqua durante tutto l'anno.

La stazione ferroviaria dismessa

Elemento centrale

I) Infopoint

La struttura deve accogliere, nella sua posizione strategica, locali adibiti ad infopoint turistico per offrire al visitatore diverse possibilità di conoscere il territorio attraverso un servizio di guide (tour enogastronomici, storici, religiosi, ambientali, ecc.).

II) Centro di accoglienza sportiva

La stazione può ospitare locali destinati alla vendita e al noleggio di attrezzatura sportiva classica (bici, roller, skate, ecc.) e specifica per le attività acquatiche, che in quest'area sono particolarmente praticate (kite-surf, windsurf, canoa, ecc.).

III) Centro di documentazione

Alla sistemazione esterna di un giordino/orto botanico, può essere collegato uno specifico locale interno alla stazione: un centro di documentazione sulle specie autoctone, sulla tutela dei valori ambientali, della identità locali declinate tra ambiente, storia, cultura e tipicità culinarie.

IV) Hub e Co-Working.

I locali distribuiti al primo e al secondo piano possono divenire incubatori di idee. Uffici vista mare al servizio del territorio. Spazi polifunzionali (sale riunioni, postazioni modulabili) da destinare al Co-Working. Un nuovo modello logistico di supporto per i giovani professionisti.

V) Area ristorazione

Nella stazione dovrà essere possibile degustare i prodotti tipici della cucina locale all'interno di uno spazio riservato alla caffetteria e piccola ristorazione. Il turista deve avere la possibilità di apprezzare i sapori del territorio che lo accoglie. La stazione può inoltre ospitare anche la sede di associazioni o cooperative giovanili locali (anche per l'acquisto solidale).

VI) Aree esterne

Lo spazio esterno deve ospitare aree per la sosta non motorizzata dei fruitori a vario titolo (panchine, piazzole ombreggiate), servizio lavabici (per la manutenzione ordinaria della

bicicletta), bike/skate park, (centro di aggregazione di sportivi e giovani) e spazi flessibili per lo svolgimento di eventi culturali.

6.2.f Ambiti funzionali delle aree e dei volumi - Torino di Sangro StA3

Contesto urbano e aree di risulta

È l'ambito di progetto della grande naturalità. È inteso come un nodo progettuale strategico costituito da un insieme di elementi naturali ad alta qualità ambientale da valorizzare e relazionare. La presenza della lecceta, posta a ridosso della fascia costiera, del fiume Sangro, con il suo greto ricco della tipica vegetazione ripariale, e dei campi coltivati della valle aperta, fanno di questo luogo uno scenario naturale molto suggestivo perché ricco di caratteri identitari del paesaggio litoraneo del medio Adriatico. La molteplice presenza degli elementi naturali, riconosciuti e tutelati come area di particolare interesse vegetazionale, insieme agli elementi antropici, come il lido e il Parco Culturale della Valle del Sangro, consentono un approccio progettuale mirato alla valorizzazione dei diversi caratteri naturali e alla riqualificazione dei materiali artificiali. L'obiettivo principale è la tutela delle identità naturali ancora presenti e l'irrobustimento delle connessioni tra le parti naturali e artificiali unitamente ad una nuova forma di attrezzamento del litorale. Sono agevolati gli interventi di riqualificazione urbana del lido per mezzo di interventi perequativi tesi alla sostituzione, al riuso e alla riqualificazione architettonica del sistema insediativo esistente. Particolare rilievo ha il riuso e la riconversione delle aree ferroviarie dismesse (acquisizione e riconversione dell'ex stazione ferroviaria) perché consente la ricucitura dell'area edificata con quella della località "Le Morge" attualmente interessata da una particolare attività edilizia. Rilevante è la possibilità di connettere il sistema costiero con quello retrocostiero, quest'ultimo, caratterizzato dalla valle del Fiume Osento. Tale opportunità ambientale permette la valorizzazione di un unico ambito progettuale compreso tra il mare e i corridoi ecologici del Sangro e dell'Osento.

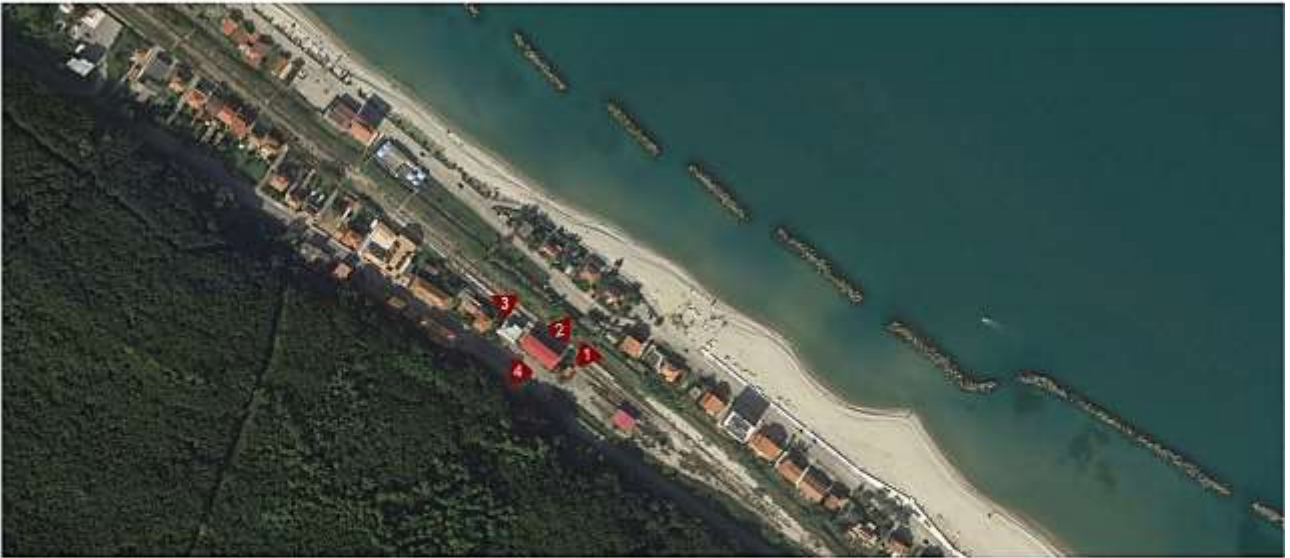
Le aree di risulta insistono in un contesto urbano costiero mediamente sviluppato. A nord confina con una struttura urbana inclusa ed organizzata tra la SS16 e il vecchio tracciato ferroviario, ad est con il lungomare Costa Verde presso loc. Borgata marina, a sud con l'area di pertinenza della stazione FS, ad ovest con la SS16 e la Riserva Naturale Regionale (RNR) Lecceta di Torino di Sangro.

La struttura ferroviaria è stata abbandonata definitivamente nel 2005 insieme ad altre vecchie stazioni ferroviarie dei comuni vicini in seguito ai lavori di adeguamento e messa in sicurezza del tracciato ferroviario che hanno implicato un arretramento dello stesso di alcune centinaia di metri dalla linea costiera nel tratto compreso tra Vasto e San Vito.

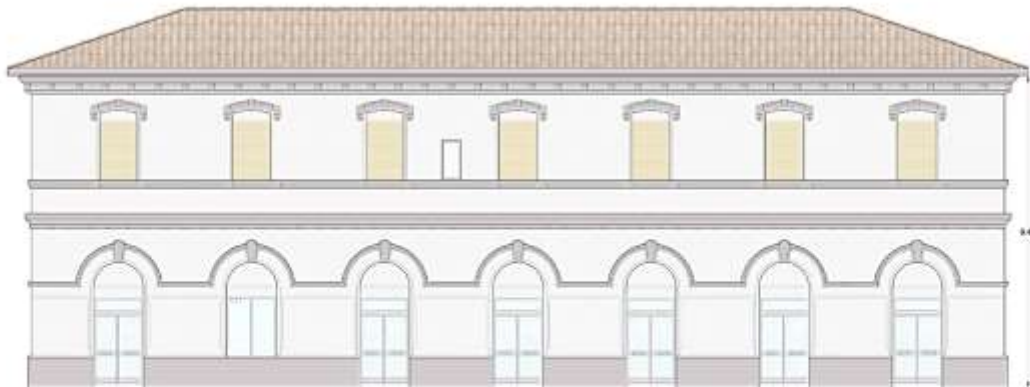
La Riserva Naturale Guidata "Lecceta di Torino di Sangro" istituita con LR n°67 del 2001, si estende per circa 160 ettari e protegge uno dei rarissimi boschi relitti litoranei dell'Adriatico, principalmente una macchia mediterranea mista, con specie tipiche dell'orizzonte delle sclerofille sempreverdi e con in più la presenza di latifoglie meso-termofile. Tra le specie caratteristiche sono da annoverare il leccio, la roverella, il cerro, il carpino orientale, la coronilla, l'acero napoletano, il ligustro e il biancospino, con tratti di pregio naturalistico e paesaggistico di rara bellezza, che arrestano la continuità agricola e urbana in modo netto. Caratteristica, per questo bosco litoraneo, è la presenza di specie quercine che occupano tutto l'ambiente edafico come il leccio, la roverella, il cerro e la farnia.

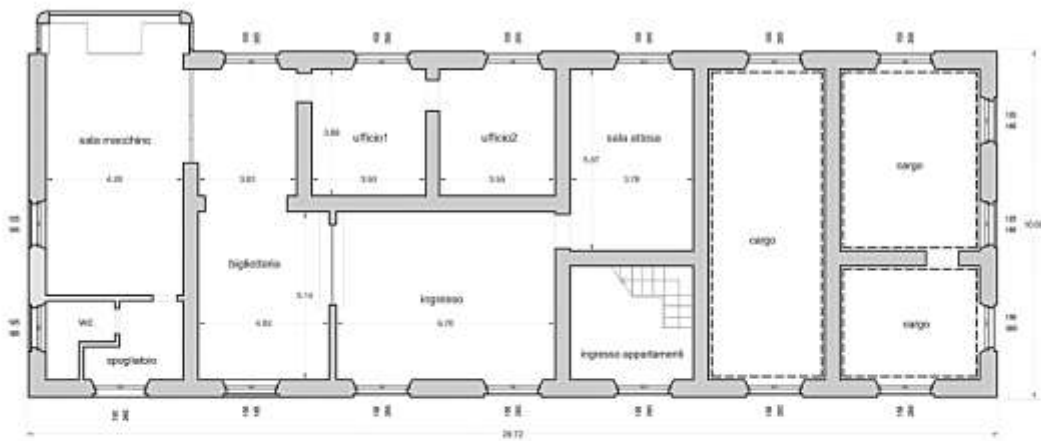
La stazione ferroviaria dismessa

l) Infopoint



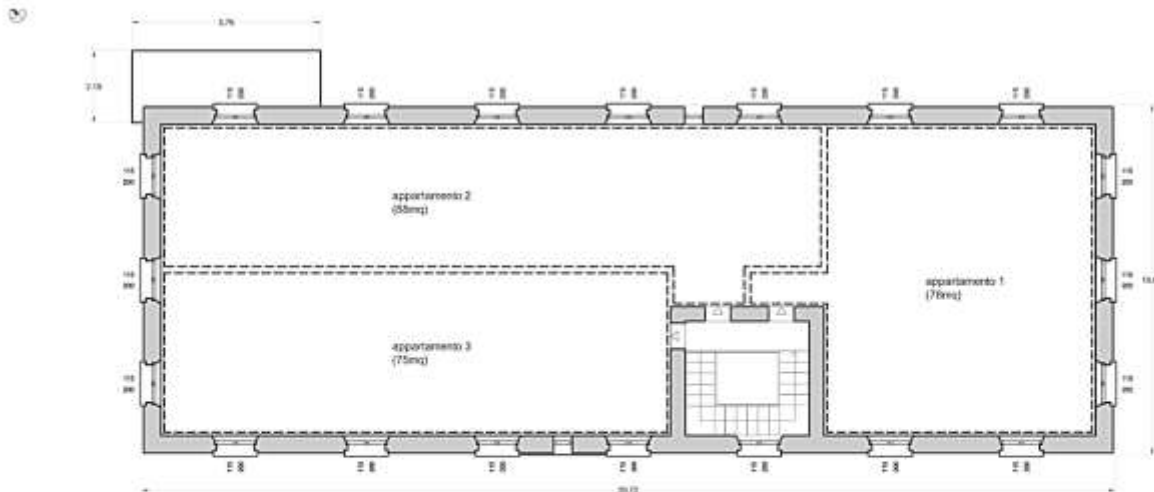
Stazione ferroviaria dismessa di Torino di Sangro. Stato di fatto. 01





La stazione fu inaugurata il 25 aprile 1884 insieme alla tratta Ortona-Foggia.
 Nel 1947 assurse la denominazione "Torino di Sangro-Puglietta" che mantenne stabilmente dal 1961 fino alla chiusura dell'esercizio avvenuta nell'ottobre 2005.
 La stazione improntata di Torino di Sangro viene definita stazione paesana caratterizzata, cioè, dalla giacitura dei binari di piazzale con asse parallelo al prospetto principale del fabbricato viaggiatori. Questa tipologia consentiva una migliore fluidità nella gestione dell'esercizio ferroviario perché i treni, partendo e arrivando da entrambi i lati, non si scontravano; particolari manovre ed impegnavano quindi, solo per breve tempo, i binari della stazione.

Stazione ferroviaria dismessa di Torino di Sangro. Stato di fatto. 02



La struttura deve accogliere, nella sua posizione strategica, locali adibiti ad infopoint turistico per offrire al visitatore diverse possibilità di conoscere il territorio attraverso un servizio di guide (tour enogastronomici, storici, religiosi, ambientali, ecc.).

II) Centro di accoglienza turistica/sportiva.

All'interno della stazione possono trovarsi locali per affitto, riparazione e noleggio bici ed altre attrezzature sportive (ciclo-officina). Nei locali al primo piano possono trovarsi delle stanze in affitto (alberga-bici) per garantire la possibilità di riposo o di sosta prolungata al turista.

III) Porta della Memoria

La stazione può ospitare una mostra permanente di documenti, foto ed altro materiale inerente agli episodi del secondo conflitto mondiale che hanno interessato questi luoghi diventando così una vera e propria porta della memoria.

IV) Area culturale

Alcuni locali della stazione di Torino di Sangro possono essere riservati all'informazione multimediale sul cicloturismo, abruzzesistica (storia e cultura abruzzese) e predisposti ad ospitare anche eventi culturali.

V) Area ristorazione

Nella stazione deve essere possibile degustare i prodotti tipici e cucina locale all'interno di uno spazio riservato alla caffetteria e piccola ristorazione. Il turista potrà avere la possibilità di apprezzare i sapori del territorio che lo accoglie.

VI) Aree esterne

Lo spazio esterno deve ospitare aree per la sosta non motorizzata dei fruitori a vario titolo (panchine, piazzole ombreggiate), attrezzature per la palestra permeabile all'aperto (strumenti impiegati anche per la produzione di energia) e spazi flessibili per lo svolgimento di eventi culturali.

6.2.g *Ambiti funzionali delle aree e dei volumi - Vasto Marina StA4*

È l'ambito della rigenerazione urbana. È l'occasione irrinunciabile per qualificare una zona ad alta vocazione turistica. L'obiettivo progettuale è quello di avviare processi guidati non spontanei di riqualificazione e sostituzione edilizia anche con tecniche perequative attente alle reali necessità del luogo. È necessario sostenere azioni che valorizzino, senza più consumo di suolo, l'assetto paesaggistico caratterizzato dall'insieme inseparabile della collina, del suo centro storico e del litorale. La costa alta e frastagliata a nord, ricca di calette e faraglioni di particolare suggestione, e la Riserva Naturale Regionale di Vasto marina a sud, ambito residuale di naturalità costiera, sono da connettere per mezzo del completamento e della messa in esercizio della via verde, la quale, trova la sua centralità proprio nelle grandi aree dimesse della ex stazione. Il progetto deve prevedere la riconversione delle aree di risulta per una rinnovata ricettività integrata con i servizi collettivi utili. Ogni intervento deve essere coerente con l'obiettivo teso al mantenimento e alla valorizzazione dei caratteri costituenti del sistema paesaggistico d'insieme, riconosciuto, peraltro, nella trilaterazione visivo-percettiva del centro storico (coronato a valle dal sistema verde degli orti e dell'incolto), della costa alta a nord, e della costa sabbiosa a sud. Il lungomare deve svolgere un'importante azione di valorizzazione dell'edificato per scongiurare ogni nuova forma di aggressione edilizia. Inoltre, il progetto connette la via verde con i percorsi ciclopedonali urbani realizzati verso la marina di San Salvo.

Il contesto urbano ricadente nell'area dell'ex stazione ferroviaria di Vasto, rappresenta sicuramente un grado di sviluppo avanzato rispetto agli altri ambiti analizzati. Questa situazione è sicuramente la conseguenza di attività antropiche di natura residenziale e turistica che hanno origine storica, e che si sono sviluppate maggiormente nel dopoguerra. La vecchia stazione si connota bene nel nucleo urbano di Vasto Marina pur restando nella sezione interna rispetto all'area urbanizzata verso il mare. Attualmente la stazione è in stato di degrado.

Il nucleo urbano di Vasto Marina si interrompe velocemente verso nord, lasciando lo spazio a situazioni naturali che si ripetono fino al Porto di Vasto in loc. Punta della Lotta. In questo tratto l'intreccio morfologico tra la scogliera e falesia sabbiosa rendono unico il paesaggio, che successivamente verso il comune di Casalbordino diventa orograficamente meno complesso e prettamente ciottoloso-sabbioso. Verso sud (marina di San Salvo) tuttavia, la pressione antropica è più elevata, le aree naturali sono marginali e ristrette alla sola fascia litoranea delimitata verso l'interno da una continua linea di tessuto urbano.

Le aree di interesse naturalistico che si legano perfettamente alla pista ciclabile e che evidentemente rappresentano un valore aggiunto al contesto turistico della mobilità sostenibile in tutte le sue varianti sono, a nord la Riserva Naturale Regionale di "Punta Aderci" e a sud della vecchia stazione ferroviaria la Riserva Naturale Marina di Vasto.

La Riserva di Punta Aderci è stata istituita con L.R. N. 9 del 20.02.1998. L'area protetta è la prima Riserva istituita in Abruzzo nella fascia costiera e nasce dall'esigenza di conciliare l'aspetto naturalistico dell'area con quello turistico, relativo alla fruibilità delle spiagge. La Riserva ha una estensione di circa 285 ettari (che arrivano a 400 con l'Area di protezione esterna) e va dalla spiaggia di Punta Penna, attigua al Porto di Vasto (Punta della Lotta), alla foce del fiume Sinello (confine con il Comune di Casalbordino). Nell'anno 2000, il Comune di Vasto ha adottato il Piano di Assetto Naturalistico (PAN) della Riserva Naturale Regionale Guidata di Punta Aderci e con tale strumento si garantiscono le indicazioni sulla gestione agroambientale e turistica dell'area tutelata. Rappresenta un'area molto fragile e vulnerabile sia per le caratteristiche intrinseche del sito dal punto di vista territoriale, sia per la vicinanza a zone fortemente antropizzate a livello urbanistico e turistico.

La Riserva denominata Marina di Vasto si sviluppa sul Comune di Vasto ed è stata istituita con legge regionale n°5 del 30 marzo 2007. Le peculiarità e le caratteristiche di questa riserva fanno riferimento alle indicazioni fornite nel SIC (ZSC) IT7140109. La riserva comprende un tratto costiero suggestivo in cui si ripropone il sistema dunale stabile con un sistema biotico tipico dell'habitat. L'istituzione della Riserva e del SIC è stata un'azione successiva all'azione edificatoria del luogo, per preservare l'habitat dunale non proprio ordinario nella costiera adriatica abruzzese.

La stazione ferroviaria dismessa

I) Infopoint

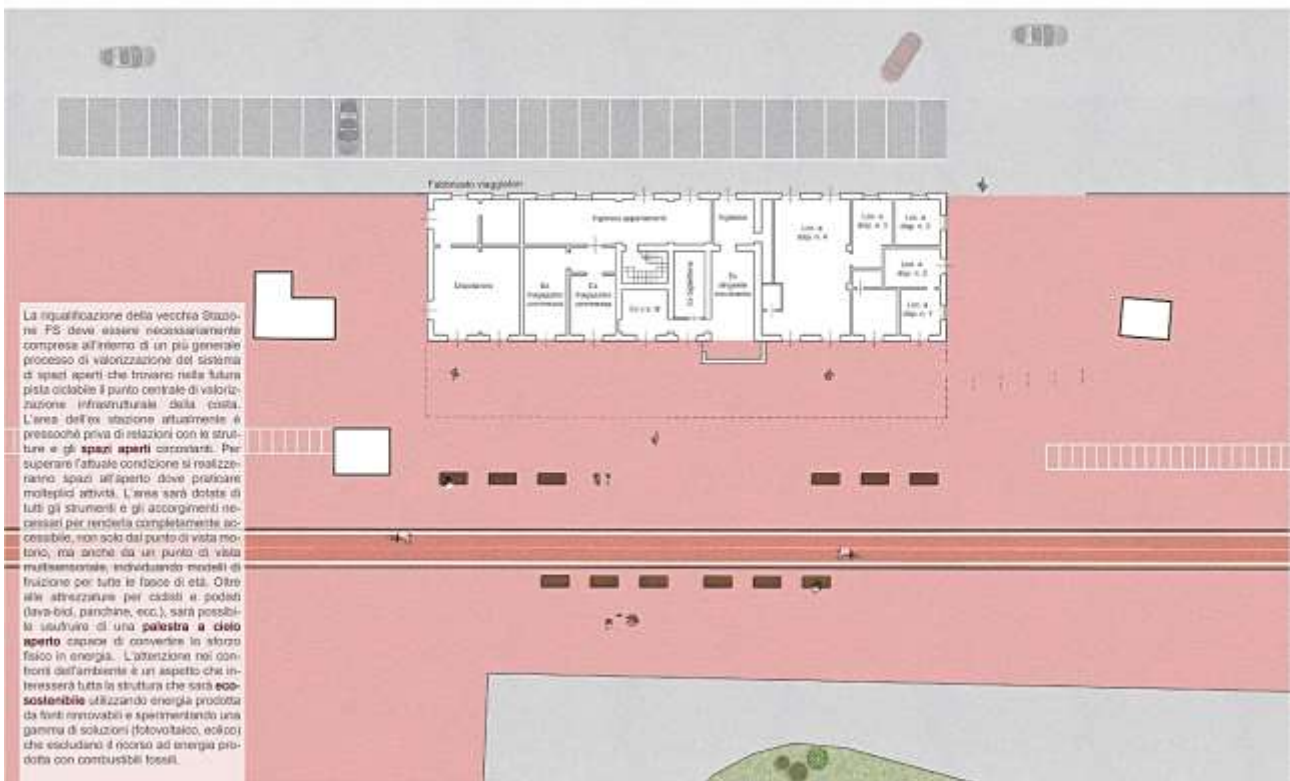
La struttura deve accogliere, nella sua posizione strategica, locali adibiti ad infopoint turistico per offrire al visitatore diverse possibilità di conoscere il territorio attraverso un servizio di guide (tour enogastronomici, storici, religiosi, ambientali, ecc.).

II) Centro di accoglienza turistica/sportiva.

All'interno della stazione possono trovarsi locali per affitto, riparazione e noleggio bici ed altre attrezzature sportive (ciclo-officina). Nei locali al primo piano possono trovarsi delle stanze in affitto (alberga-bici) per garantire la possibilità di riposo o di sosta prolungata al turista.



Stazione ferroviaria dismessa di Vasto Marina. Stato di fatto.



III) Biblioteca multimediale

La cultura, la storia, la scienza possono essere custoditi e messi a disposizione della comunità attraverso una biblioteca multimediale comunale. Questo luogo può essere anche propulsore di attività e laboratori per ragazzi ed adulti in grado di aumentare l'offerta culturale della città.

IV) Sala polivalente

Un ampio spazio all'interno della stazione può essere predisposto per accogliere convegni, meeting e ospitare mostre ed eventi. L'allestimento dell'ambiente deve essere neutro in modo da poter garantire i differenti utilizzi.

V) Nella stazione deve essere possibile degustare i prodotti tipici e cucina locale all'interno di uno spazio riservato alla caffetteria e piccola ristorazione. Il turista deve avere la possibilità di apprezzare i sapori del territorio che lo accoglie.

VI) Aree esterne

Lo spazio esterno deve ospitare aree per la sosta non motorizzata dei fruitori a vario titolo (panchine, piazzole ombreggiate), servizio lavabici (per la manutenzione ordinaria della bicicletta), attrezzature per la palestra permeabile all'aperto (strumenti impiegati anche per la produzione di energia) e spazi flessibili per lo svolgimento di eventi culturali.



Stazione ferroviaria dismessa di Vasto Marina. Esterno prospetto ovest.

7 Temi progettuali integrati

La costruzione di un sistema di territorio rigenerato nella sua unità passa inevitabilmente attraverso l'integrazione dei progetti strategici con temi progettuali diffusi su tutto l'ambito di intervento, nonché, utili al coronamento di un nuovo assetto turistico. È necessario connettere la progettualità intrinseca espressa dalle aree individuate per i progetti strategici con temi progettuali a valenza diffusa perché ramificata come trama di un territorio che muta. Un nuovo assetto turistico, moderno, è perseguibile solo se la progettualità cosiddetta

“prioritaria” innesca una progettualità diffusa, non marginale, che irrobustisce la trama territoriale dei servizi e delle infrastrutture. Trattasi dell’integrazione del sistema dei progetti strategici con il sistema della mobilità dolce o lenta, con il sistema delle aree protette, con le aree demaniali e con il sistema dei trabocchi dell’intero ambito costiero.

7.1 La strada panoramica della Costa dei Trabocchi, ss Adriatica n. 16

Il paesaggio costiero che si percepisce attraversando la costa dei trabocchi lungo la strada statale Adriatica, n. 16 è di indiscussa rilevanza. La percorrenza anche motorizzata consente di cogliere tutti i valori ambientali e paesaggistici presenti e ben conservati oltre la misura della residualità. Infatti, resta ben evidente, e sorprende, la continuità dei valori paesaggistici che per l’intera porzione costiera assumono forma complessa continua integrata. Al riguardo, la compresenza del mare, della via verde e dei valori ambientali e paesaggistici tipici dell’ambiente costiero (costa alta e costa bassa), all’interno di uno spazio limitato compreso tra il mare e la prima collina litoranea, impone la necessità di valorizzare la statale Adriatica “elevandola” dalla funzione di semplice infrastruttura viaria a strada paesaggio della costa dei trabocchi (strada panoramica). La strada, come noto, si snoda parallela al mare e quindi alla costa, attraversando tutti i lidi, le borgate a mare e le stazioni ferroviarie dismesse (tranne nel caso specifico di Vasto), e ha sempre offerto nel tempo, anche se in modo poco sicuro e poco ordinato, un supporto valido per l’accesso al mare. Anche in questo ultimo caso l’esistenza di una costellazione densissima di piazzole e parcheggi spontanei utilizzati nei mesi estivi, primaverili e autunnali per raggiungere il mare (le calate) impone la necessità di un progetto di messa in sicurezza. La compresenza di questi notevoli fattori agevola la possibilità di cogliere “l’insieme” suddetto come grande occasione irrinunciabile per strutturare un progetto di valorizzazione complessivo. La semplice messa in sicurezza della ss 16 consente di perseguire, a basso costo, la promozione di un paesaggio di eccellenza.

La strada diviene elemento essenziale per percepire il paesaggio e per raggiungere servizi collettivi e turistici di rilevanza internazionale. È necessario strutturare un sistema di segnaletica orizzontale e verticale specifico e mirato, unitamente alla messa in sicurezza dei luoghi di sosta in corrispondenza delle “calate” attrezzandole per una accessibilità verso la via verde, le aree demaniali e il mare.

Particolare significatività, inoltre, ha la possibilità di strutturare la prima strada statale costiera italiana amica dei ciclisti. La densissima frequentazione dei ciclisti (atleti singoli, in squadra, ciclisti amatoriali, cicloturisti singoli e in gruppo) in tutti i giorni dell’anno solare, agevola la possibilità di cogliere una grande opportunità per la promozione turistica della costa dei trabocchi a livello internazionale a costi irrilevanti. Infatti, non si tratta di realizzare una nuova infrastruttura viaria ma semplicemente di allestirla con un progetto specifico, come detto, con il solo ausilio di una segnaletica orizzontale e verticale utile sia per le informazioni turistiche (unificate sotto l’aspetto formale, grafico, cromatico) sia per la messa in sicurezza dei ciclisti dalle autovetture.

Con una sola azione (messa in sicurezza e segnaletica unificata) è possibile elevare una strada a mezzo di promozione turistica unica in Italia nel suo genere. Se immaginiamo tale azione integrata alle immani potenzialità di attrazione turistica generate della via verde e alle stazioni ferroviarie dismesse abilmente recuperate, allora, è possibile innescare la visualizzazione di una destinazione turistica di eccellenza. Si struttura, quindi, una evoluzione positiva di una porzione di territorio che tende al miglioramento della qualità della vita degli abitanti e di tutti i fruitori regionali, nazionali e internazionali.

7.2 *Il sistema dei parcheggi di interscambio modale*

Il parcheggio di interscambio (anche detto parcheggio scambiatore o incentivato, in sigla P+R, dall'inglese Park and Ride) è una struttura di parcheggio collegata con i mezzi pubblici di trasporto che permette a fruitori della costa, a vario titolo, così come a pendolari ed altre persone, in arrivo dalle periferie o dai centri limitrofi, di parcheggiare il loro veicolo e di servirsi di bus, sistema ferroviario, bicicletta (bike sharing).

Il veicolo viene lasciato nel parcheggio durante il giorno o parte di esso e recuperato dal proprietario quando ritorna. I parcheggi di interscambio sono situati all'esterno del corridoio verde, pertanto dalla via verde. Il parcheggio scambiatore non è più una soluzione adottata solo dalle grandi città italiane, sulla scorta di esperienze estere che si sono rivelate molto positive, ma comincia ad essere utilizzato anche dai piccoli e piccolissimi centri urbani alle prese non soltanto con problemi di inquinamento da polvere sottili, ma anche dall'esigenza di tutelare centri storici e luoghi di interesse artistico e culturale. Nel caso specifico della costa dei trabocchi, il parcheggio di interscambio è necessario per consentire di percorrere la via verde in modo lento e non motorizzato (la percorrenza della via verde è consentita esclusivamente alle bici, bici elettriche e similari, oltre che ai mezzi di soccorso e sorveglianza), senza congestionare le aree di prossimità al percorso ciclopedonale con le automobili, e soprattutto senza generare condizioni di carico e/o di stress per le aree verdi, di ogni genere, con particolare riferimento alle aree:

- afferenti al corridoio verde;
- aderenti al corridoio verde;
- adiacenti al corridoio verde;
- afferenti al sistema delle aree protette della costa teatina e dei correlati siti di interesse comunitario SIC.

Il PST individua n. 12 parcheggi pubblici di interscambio in posizioni privilegiate dell'intero tratto della costa dei trabocchi, da Ortona a Vasto Marina (Tav. 3a, 3b, 3c, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13), questo per garantire un accesso alla via verde gradevole e facilitato. Tutti i parcheggi individuati, come suddetto, sono esterni alle aree afferenti al corridoio verde, nonché a tutte le altre tipologie di spazi aperti fragili dal punto di vista dell'integrità ambientale e paesaggistica.

Seguendo un ordine di percorrenza da nord verso sud, le aree individuate per i parcheggi di interscambio modale sono localizzate come segue:

1. Parcheggio pubblico del porto di Ortona (esistente);
2. Parcheggio pubblico di Via Feltrino a San Vito Chietino (esistente);
3. Parcheggio pubblico della nuova stazione ferroviaria di San Vito Chietino (esistente);
4. Parcheggio pubblico in località Foce in Rocca San Giovanni (esistente da implementare con estensione in aree retrostanti la strada statale Adriatica ss16);
5. Parcheggio pubblico della nuova stazione di Fossacesia Marina e di Via Lungomare sud (esistenti);
6. Parcheggio pubblico di Via Costa Verde e del Lungomare Le Morge di Torino di Sangro (esistenti);
7. Parcheggio pubblico del Lido di Casalbordino e della Stazione ferroviaria di Casalbordino (esistenti);
8. Parcheggio pubblico della zona industriale del porto di Vasto (esistente);
9. Parcheggio pubblico della stazione ferroviaria del porto di Vasto (esistente);

10. Parcheggio pubblico località Casarsa di Vasto (esistente);
11. Parcheggio pubblico di Piazza Fiume in Vasto (esistente);
12. Parcheggio pubblico della nuova stazione ferroviaria Vasto - San Salvo (esistente).

Altri nuovi parcheggi di interscambio modale possono essere previsti all'interno della strumentazione urbanistica locale di riferimento per ogni amministrazione comunale afferente alla costa dei trabocchi.

Gli eventuali altri parcheggi che saranno necessari dovranno essere subordinati alle effettive esigenze verificate da analisi dei flussi, e comunque dovranno essere successivi alla riorganizzazione e all'ottimizzazione dell'esistente. E' necessario ripensare i sistemi di mobilità locale comunale in linea con l'orizzonte dell'intermodalità, della sostenibilità e della convergenza verso la nuova idea di territorio che emerge dal PST. In tal senso, eventuali nuovi parcheggi sono favoriti nelle aree già antropizzate, in prossimità dei centri urbani collinari. Questo, per collegare in maniera adeguata i parcheggi di scambio per la Via Verde con i percorsi di mobilità lenta. Per quanto sopra riportato, e per ogni nuova azione, è necessario fare riferimento alla D.G.R. 72/2020: "Disciplinare regionale del sistema di governance della rete del Turismo Attivo e Sostenibile e Disciplinare regionale per la realizzazione della rete regionale Abruzzo Bike Friendly". Inoltre, al fine di perseguire una visione efficace dell'intermodalità treno-bici-bus, è necessario avere come riferimento l'esperienza pilota del progetto TrabocchiMOB (sperimentazione pilota della Regione Abruzzo per una vera intermodalità).

7.3 Il sistema delle aree protette

Il sistema territoriale della fascia costiera è strutturato anche da una molteplicità di aree ad alto valore paesaggistico, storico e culturale. Al riguardo, è necessario affrontare la gestione integrata delle aree sensibili e di quelle protette (Riserve, S.I.C. ora ZSC, Z.P.S., aree archeologiche, aste fluviali, aree di valore paesaggistico, cimiteri di guerra), e approfondire una possibile forma di coordinamento delle attività ai margini, ai bordi e in prossimità delle aree di valore.

Appare evidente che un territorio tutelato per zone, senza un progetto di connessione delle aree di pregio, può condurre al frazionamento dell'unità paesaggistica identitaria allontanando il perseguimento degli obiettivi prefissati. È impensabile sostenere fattivamente la promozione turistica senza il controllo della pressione edilizia ai bordi delle aree di valore. L'obiettivo è quello di evitare la frantumazione della continuità ambientale ancora integra concretizzando un sistema connesso di aree protette fruibili, accessibili e utilizzate dalla collettività a fini ricreativi non invasivi. In tale scenario la strutturazione del parco nazionale della costa teatina rappresenta un'azione decisiva e fondante.

Le aree protette sono aderenti e poste in prossimità delle aree agricole, le quali, nell'ambito della Costa dei Trabocchi, in particolare, assumono un carattere fondante per la costituzione del paesaggio litoraneo costiero e retrocostiero unitamente alla costituzione della ineludibile continuità ambientale. Pertanto, il PST pone l'obiettivo condiviso di sottoporre ogni intervento locale e sovralocale a studi e indagini specifiche per analizzare in dettaglio la frammentazione ecologica e la connettività dei frammenti a naturalità maggiore. Inoltre, è necessario comprendere, con priorità, come le azioni in corso possano essere riconnesse, dal punto di vista ecologico, deframmentando e ripristinando la connettività tra gli ecosistemi in ottica di rete ecologica per il contenimento del consumo di suolo, e per la valorizzazione del sistema ambientale e paesaggistico percepito (già residuale).

Al fine di agevolare i principi sopra esposti e di perseguire, pertanto, con efficacia le finalità e gli obiettivi condivisi, il PST promuove la strutturazione del Piano/Programma di coordinamento delle aree protette (previsto dal citato art. 4, commi 1 e 2, della L.R. n. 05/2007) a partire dall'integrazione e messa a sistema dei Piani d'Assetto Naturalistici delle Riserve Naturali Regionali, dei Piani di Gestione dei Siti Natura 2000 presenti (ormai ZSC e non più SIC), in modo coerente, e in senso attuativo rispetto alle misure di conservazione "sito" specifiche contenute nelle D.G.R. indicate nel D.M. Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare 28 dicembre 2018 (pubblicato su GU Serie Generale n.19 del 23-01-2019) che contestualmente ha designato come ZSC i SIC presenti e considerati nel PST.

Carattere di tutela delle aree protette pertinenti alla Costa dei Trabocchi
Riserva Naturale Regionale controllata Ripari di Giobbe (Ortona)
Riserva Naturale Regionale controllata Punta dell'Acquabella (Ortona)
Riserva Naturale Regionale controllata Fosso delle Farfalle - SIC IT 7140106 (San Vito Chietino, Rocca San Giovanni)
Sito di protezione proprio delle riserve naturali San Giovanni in Venere (Fossacesia)
Riserva Naturale Regionale controllata Lecceta litoranea di Torino di Sangro - SIC IT 7140107 (Torino di Sangro)
Boschi ripariali del Fiume Osento - SIC IT 7140111 (Torino di Sangro - Casalbordino)
Riserva Naturale Regionale controllata Punta Aderci - SIC IT 7140108 (Vasto)
Punta Penna - SIC IT 7140108 (Vasto)
Riserva Naturale Regionale controllata Bosco di Don Venanzio (Vasto - Pollutri)
Marina di Vasto - SIC IT 7140109 (Vasto)

il D.M. 28 dicembre 2018 designa i SIC come ZSC

7.4 Il sistema delle aree demaniali

È necessario sviluppare una specifica forma di tutela integrata della costa e dei litorali, ovvero, è necessario trascendere la semplice gestione degli interventi sul demanio marittimo limitata all'esercizio delle concessioni balneari, laddove presenti.

Il compendio demaniale è di strategica rilevanza perché connette la via verde con le aree prospicienti il mare. Trattasi di aree a prevalente sviluppo lineare di tipo continuo, e caratterizzate dalla presenza di arenili, costa bassa, costa alta e rocciosa, spiaggia ciottolosa. È evidente che questa porzione assume un valore di eccellenza per tutto il progetto, e che pertanto deve essere necessariamente sottoposto ad azioni di tutela

preventiva e di sviluppo controllato in termini di attrezzamento per la fruibilità e la godibilità del mare. La valorizzazione dell'intero litorale, unitamente all'ambiente marino, al paesaggio costiero, e alle tradizioni storico-culturali degli abitanti del territorio, deve essere affrontata per mezzo di approcci progettuali capaci di allentare e sgretolare le esclusive politiche di settore che troppo spesso portano all'inefficacia delle scelte realmente utili per il territorio.

Il piano demaniale marittimo comunale è lo strumento di assetto, gestione, controllo e monitoraggio del territorio costiero, all'interno dei propri ambiti amministrativi di competenza, per la tutela del paesaggio, la salvaguardia dell'ambiente, la garanzia del diritto dei cittadini all'accesso e alla libera fruizione del patrimonio naturale pubblico, nonché di disciplina per il suo utilizzo eco-compatibile. Contempera gli interessi pubblici e privati connessi allo sviluppo del settore turistico, per le relative implicazioni di carattere socio-economico, al godimento del bene da parte della collettività unitamente alla protezione dell'ambiente naturale e alla tutela dei tratti di costa che versano in stato di degrado o d'instabilità morfologica. Fissa i principi e gli indirizzi generali e detta norme specifiche in materia di tutela e uso del demanio marittimo, in armonia con le indicazioni del Piano Demaniale Marittimo Regionale vigente e con gli strumenti di pianificazione di area vasta. Le previsioni di ogni piano demaniale marittimo risultano sempre all'interno di una cornice di senso fondata su strategie fattibili per la difesa e la valorizzazione del paesaggio costiero. Per quanto sinteticamente riportato il PST contempla le peculiarità delle aree demaniali e le intende quali porzioni fondanti del sistema costiero e retrocostiero della costa dei trabocchi.

È possibile perseguire la rigenerazione del territorio costiero solo se vengono sgretolate le politiche di settore evitando piani non dialoganti, chiusi, limitati a strette competenze di settore. È possibile innescare una nuova offerta turistica ecosostenibile solo coinvolgendo anche le porzioni di territorio esterne al Demanio e appartenenti alla fascia costiera e retrocostiera (al paesaggio urbano litoraneo). Pertanto, tra gli obiettivi prioritari di ogni piano demaniale marittimo comunale, vi è la necessità di strutturare uno strumento efficace con il supporto degli altri strumenti di governo del territorio, a partire dal Piano Regolatore Generale PRE.

Per le aree demaniali il PST pone particolare riferimento alle indicazioni progettuali definite dal Co.Te.So "Costa Teatina Sostenibile", "Insegnamenti per avviare una gestione integrata della zona costiera in Provincia di Chieti". Pone, altresì, particolare riferimento allo Screening ICZM e alle Analisi di Conflittualità, alla Rete ecologica per la costa, all'Indagine sulle potenzialità e carenze strutturali dei comuni per l'avvio del processo di gestione integrata costiera, alle "proposte operative per avviare una gestione integrata della costa in Provincia di Chieti", e alla "Progettazione sostenibile nelle zone costiere":

La conoscenza sulle modalità d'uso "dell'ambiente costiero", e di quello "litoraneo per la balneazione", devono fare parte integrante del "bagaglio" d'informazioni utile per una progettazione ambientale delle coste marine (corretta fruizione e salvaguardia).

Le aree costiere devono presentare connotazione di adattabilità, di flessibilità e di durata. Per questo è importante "stabilire" delle linee guida che vengano poi codificate da norme volte ad assicurare la qualità degli elementi progettati, e in relazione alle caratteristiche ambientali in cui sono inseriti. Considerando, inoltre, l'estrema rapidità dei cambiamenti dello stato del territorio e dei soggetti considerati - ambiente e fruitore - il significato di dette norme tende a indirizzarsi da quelle di prescrizione a quello di riferimento informativo, di consiglio, sulla base della indispensabile conoscenza di dati preliminari per il progetto. (Co.Te.So. 2006).

Da Co.Te.SO 2006.: *La metodologia proposta suggerisce così un percorso di lavoro che mira a costruire il progetto attraverso un processo che, partendo dalla chiara esplicitazione degli obiettivi primari, fornisca le informazioni - norme necessarie alla conoscenza del contesto ambientale e definisca un modello interpretativo su cui elaborare proposte progettuali. Il modello interpretativo da adottare nelle aree costiere deve costituire il momento nodale, ossia il riferimento contenente le linee guida di una possibile progettazione ambientale. Il modello interpretativo da adottare nelle aree costiere deve costituire il momento nodale, ossia il riferimento contenente le linee guida di una possibile progettazione ambientale. Le linee guida evidenziate, a seguito di studi dettagliati del territorio, dei piani e delle normative vigenti, devono rispondere all'esigenza di dotare l'estesa e variegata costa abruzzese di strutture attrezzate sino ad ora assenti, organizzando una serie di servizi in relazione al tipo di turismo che si intende avere (turismo sportivo, di massa, da diporto, naturalistico, enogastronomico, storico-culturale).*

Per quanto attiene gli insediamenti e alle strutture per la fruizione turistica negli stabilimenti balneari (art. 25 NTA) il PST pone come riferimento metodologico anche le linee guida e le indicazioni contenute nel volume "Attrezzature temporanee ecocompatibili per il turismo nelle aree costiere" (a cura di A. Passano, Atti del Convegno, 2005). Quanto sopra riportato al fine di prendere atto che, oltre ad un minore impatto paesaggistico e ambientale, le strutture per l'attrezzamento sostenibile della costa rappresentano (con particolare riferimento a quelle rimovibili e smontabili a fine stagione) un adattamento attivo all'ingressione marina in essere (coste in sommersione), aggravata dai Cambiamenti Climatici.

7.5 Il sistema dei trabocchi

I trabocchi per effetto della loro diffusione lungo tutto il litorale teatino (da Ortona a Vasto Marina sono presenti 31 trabocchi), proprio perché connettono terra e mare, frangono con delicatezza la linearità della cimosa costiera, rendono riconoscibile un'importante porzione di territorio, appunto, la Costa dei Trabocchi. È un insostituibile iconema territoriale che rappresenta, per l'intera regione, un punto di forza irrinunciabile perché altamente riconoscibile, attrattivo e quindi da promuovere per la valorizzazione delle risorse esistenti che resistono nel tempo. Si concretizza, inevitabilmente, la duplice necessità di salvaguardare il territorio, nella sua complessità, e di valorizzare le risorse locali puntuali. Sono due aspetti non disgiunti della pianificazione territoriale, e che devono essere sostenute contemporaneamente, e con efficacia.

Recuperare il sistema dei trabocchi significa, pertanto, rigenerare il sistema degli elementi costituenti del paesaggio, e ancora, significa avvalorare il territorio iniziando dal recupero dei valori architettonici residui da connettere con il sistema paesaggistico di contesto. Pertanto, se la pianificazione di area vasta si sostanzia anche per mezzo della valorizzazione di elementi puntuali, come i trabocchi, allora è possibile trascendere il riferimento al singolo elemento verso un riferimento territoriale più ampio. I singoli trabocchi, se inseriti in un sistema progettuale unitario concorrono alla realizzazione di un ambizioso processo di valorizzazione territoriale. In tal senso, ogni azione sugli aspetti puntuali, anche se realizzata in fasi temporali disgiunte, comunque restituiscono una unità, ovvero, un ambito di territorio rigenerato nei suoi aspetti peculiari per la collettività. I trabocchi devono essere recuperati per mezzo delle tecniche congrue al restauro e alla loro ristrutturazione. Possono essere anche ricostruiti laddove si rintracciano antiche preesistenze, e concorrono ad un attrezzamento della cimosa costiera con usi legati alla piccola pesca e alle attività didattiche educative finalizzate alla conoscenza dell'ambiente marino.

7.6 *La comunità ospitale*

Gli Abitanti sono la vera ricchezza del territorio della Costa dei Trabocchi e questo rappresenta certamente il valore portante del progetto che mette al centro la comunità e i singoli individui che la compongono.

Tutti sono chiamati a far parte dello sforzo comune di valorizzazione non tanto i luoghi, ma quanto della parte sociale del progetto.

Ospitalità significa restituire al visitatore quella atmosfera di genuina condivisione dei saperi, delle usanze e della cultura locale che è oggi, la condizione più ricercata da un turismo sempre più attento all'ambiente e al fascino del Genius loci.

La comunità è dunque l'aspetto intangibile e difficilmente realizzabile che distingue l'offerta turistica nazionale e ancor più l'offerta necessaria per attrarre flussi di ospiti internazionali.

Il Progetto fonda la sua riconoscibilità e unicità nella forte relazione, inscindibile, tra gli abitanti e il contesto paesaggistico percepibile. Trae valore irriproducibile e senso di appartenenza proprio dalla compresenza di queste due autenticità divenute, nel tempo, patrimonio di un luogo ben riconoscibile nell'immaginario collettivo. Il grande valore del capitale umano e l'assetto paesaggistico ivi presente sono la sostanziale cornice su cui si fonda il Progetto "unicità – autenticità".

Il Progetto prevede una ospitalità diffusa sull'intera costa dei trabocchi e che possa valorizzare le strutture private e pubbliche presenti nei differenti centri storici, unitamente alle relative aree costiere marine (lidi e la bella campagna circostante).

Il principio è quello di specializzare il territorio nel settore dell'ospitalità destrutturata, ovvero, capace di completare l'offerta turistica con la formula in linea con le attuali tendenze del mercato della vacanza e del tempo libero.

In sostanza si tratta di attivare quel patrimonio immobiliare delle seconde case qui presente in modo consistente, e inserito all'interno di un pregiato sistema storico, culturale e paesaggistico.

Questa parte di patrimonio immobiliare va certamente valorizzata e messa a rendita (non certo abbandonato al deperimento, all'incuria), condizione che permette di mantenere efficiente e vivo il territorio della Costa dei Trabocchi.

L'ospitalità diffusa è una crescita per il territorio e in particolare per tutto il settore e gli operatori turistici che vedono aumentare le opportunità di posizionare la Costa dei Trabocchi nell'offerta a 360° di un turismo differenziato fondato sull'esperienza umana vera, autentica.

"Per ripartire serve anche un serio incentivo alla residenzialità da parte delle amministrazioni pubbliche, e un altrettanto serio piano di sviluppo che permetta il recupero degli spazi in disuso per l'avvio di nuove attività micro-imprenditoriali.

L'idea di vivere in un borgo è romantica di per sé. Il problema è quando questo romanticismo si scontra con la realtà: è allora che, in alcuni casi, può prevalere la sensazione di essere finiti in un posto "abbandonato" e senza servizi. Al riguardo, oltre alla necessaria visione che parta dalla riflessione sui valori del proprio territorio e coinvolga la comunità locale, servono segnaletica, formazione e cultura dell'accoglienza. Per rigenerare i borghi bisogna partire dal creare servizi per i locali. Perché il turista cerca il contatto con l'abitante, con il 'local' quindi è necessario far sì che trovi luoghi di aggregazione, in cui scambiare quattro chiacchiere con qualcuno. Non basta che il luogo sia 'bello', è necessario anche che sia anche funzionale.

Tanta bellezza di paesaggio e ambiente naturale deve essere anche “accessibile”. Occorrono lungimiranza e consapevolezza con azioni concrete per richiamare giovani e famiglie, affitti calmierati, agevolazioni burocratiche sulle ristrutturazioni. Se si creano più servizi per i locali, anche i turisti saranno incentivati a fermarsi. Bisogna pensare servizi attraenti, come spazi di coworking e simili³.

Di borghi si parla sempre più spesso. Il Covid ha accentuato la voglia di spazi aperti e vivibili: la chiusura forzata ha spinto molti a chiedersi quale potesse essere la soluzione abitativa ottimale per il proprio benessere psicofisico e alcuni si sono orientati verso la campagna. Ma non c'è solo chi pensa di trasferirci. Il turismo di prossimità sarà, secondo quanto comunicato dal presidente dell'[ENIT](#) in un'intervista ad HuffPost, uno dei trend dell'estate 2021, così come lo è stato già della scorsa, quindi borghi e paesini incantati andranno per la maggiore per un soggiorno temporaneo, per una gita del weekend o per una vacanza. C'è inoltre la nicchia (solo per il momento) di chi prende i luoghi di privilegio, i borghi, come base per lavorare da remoto. Non sono poche le realtà che si sono organizzate in questo senso: in Toscana, più precisamente in provincia di Grosseto, il borgo di [Santa Fiora](#) si è posto l'obiettivo di diventare il primo “smart working village d'Italia”. Il suo obiettivo è quello di attirare quanti più remote workers possibile, sfruttando la banda ultralarga e proponendo un incentivo del 50% sul canone d'affitto. Ancora sul fronte “workation”, opportunità in tutta Italia da vengono offerte da [Borgo Office](#), la prima piattaforma che unisce smart working e aziende agricole dei piccoli centri, disposte a ospitare i lavoratori in cerca di nuovi panorami.

In Italia i centri sotto i 5mila abitanti sono 5.498, quasi il 70% del totale, ma vi risiede solo il 16% degli italiani, pari a 9,8 milioni di abitanti, pur rappresentando il 54% dell'intera superficie nazionale e in alcune regioni fino al 70% del territorio. Ma affinché un borgo sia accogliente e non respinga di fatto chi nelle sue case vuole stabilire il proprio nido, è necessario che si “generi comunità”, ovvero che le aree interne facciano rete tra loro e che, nello stesso tempo, si punti a sviluppare dei servizi utili per gli abitanti, vecchi e nuovi. La [Fondazione Italia Patria della Bellezza](#), ad esempio, ha concesso il patrocinio ad un progetto che prevede non solo la ristrutturazione del castello di Padernello, in provincia di Brescia, ma anche un percorso di [recupero dell'intero borgo](#) e ha come obiettivo la creazione di un hub di servizi per il comune e i borghi vicini, dando vita ad un progetto di economia collaborativa basata sul senso di socialità. Esperienze come queste devono essere prese a modello perché il successo di un borgo, il suo ripopolamento e la sua rigenerazione dipendono “dal circolo virtuoso” di comunità e servizi. È il trampolino di lancio del turismo in questi luoghi di accertata autenticità⁴. In tal senso i borghi devono coesistere in ottica di rete di borghi.

“Si chiama “smart working + farm supporting” ed è l'ultima frontiera del lavoro da remoto. La formula fa riferimento alla parola “farm” (in inglese, “azienda agricola”): si tratta infatti di lavorare a distanza [alloggiando gratuitamente](#) in aziende agricole attrezzate appositamente per ospitare smart workers, quindi dotate di tutti i comfort nonché di una rete wi-fi potentissima. [Borgo Office](#) è la prima piattaforma che unisce le necessità di lavorare da remoto dei nomadi digitali all'offerta di ospitalità in zone rurali: “In realtà è una forma ‘do ut des’ perché gli smart workers, seppur non obbligati, sono invitati a sostenere la struttura

³ HUFFPOST. huffingtonpost.it

L'esperienza di Elena Stella, una consulente del turismo che - complice la pandemia - ha deciso di trasferirsi in un borgo. Pro e contro di una scelta di vita sempre più ambita. Di Ilaria Betti, 19/05/2021 10:15am CEST.

⁴ Ibidem.

comprando dei pacchetti con prodotti tipici. In questo modo, si 'sdebitano' e aiutano la realtà locale".

Il soggiorno è a tutti gli effetti a costo zero, ma si può facilmente creare un circolo virtuoso [tra nomadi digitali e proprietari delle strutture](#). L'ospite può liberamente decidere di acquistare o meno il pacchetto di sostegno, e quindi il cesto prodotti. Il modello si regge sul fatto che l'ospite si affeziona al posto in cui si trova ed è moralmente invogliato ad acquistare i prodotti dell'azienda agricola. Ne diventa facilmente cliente e talvolta continua ad acquistare anche una volta tornato a casa, a distanza. Così facendo si attiva un meccanismo virtuoso anche per il borgo dove è sita l'azienda agricola, grazie alla crescita del turismo da smart working"⁵.

7.7 Il sistema delle aree agricole costiere e retrocostiere

La classificazione del territorio costiero ha la finalità di ottenere un quadro definito dei paesaggi agricoli. Il sistema delle regole e dei criteri per la trasformazione del territorio agricolo è restituito per ambiti di paesaggio caratterizzate da differenze e peculiarità così come riconosciuto anche dallo specifico studio per le aree agricole della Provincia di Chieti (PROTAGRI 2007). La specificità dei paesaggi individuati ha l'obiettivo prioritario di innescare comportamenti virtuosi che sappiano distinguere cosa proteggere e conservare da ciò che si può modificare a favore di altri usi. Scopo di questa azione è la protezione dell'ambiente e dei paesaggi rurali unitamente alla salvaguardia delle aziende agricole, la cui vitalità rappresenta il prerequisito per il mantenimento delle risorse ambientali e dei paesaggi rurali.

La schedatura dei paesaggi rurali consente di fornire indicazioni sulla classificazione del territorio agricolo, da operare in dettaglio negli strumenti urbanistici comunali. Consente altresì di definire il ruolo degli elementi di rilevanza paesistica sui quali si potrà incentrare l'attività di salvaguardia. Gli elementi che intervengono nella definizione dei criteri sono di seguito sinteticamente riportati in forma di glossario:

a) Corpi idrici. Sono corpi idrici: i traccati di acque defluenti da solchi d'impiuvio e lungo le sponde e scarpate (fiumi, torrenti, sorgenti, foci, laghi naturali e artificiali, fossi). Di rilievo è la vegetazione naturale spondale (leccio, pioppo, pioppo tremulo, quercia, roverella, acacia).

b) Boschi. Parti del territorio in cui predomina la vegetazione di specie legnose riunite in associazione, le estensioni (foreste) di specie legnose alto fusto, le selve. Il ruolo di tali elementi varia in relazione alla copertura vegetale (proiezione a terra delle chiome).

c) Macchie. Sono macchie gli arbusteti e le siepi risultanti sia da condizioni naturali sia da degradazione dei boschi. Particolare importanza assumono, inoltre, le radure, le soluzioni di continuità e le aree agricole intercluse.

d) Beni botanici. Sono le zone faunistiche, le riserve naturali orientate, integrali, forestali di protezione.

e) Beni diffusi. Sono beni diffusi del paesaggio agrario le piante isolate o in gruppo rilevanti per età, dimensione, testimonianza storica, valore scientifico; le alberature stradali o poderali, i muretti a secco e le siepi di divisione dei campi, i terrazzamenti.

⁵ Ibidem.

f) Colture legnose. Sono le superfici vitate, olivetate e frutticole, considerate in relazione all'estensione del territorio agricolo coperto. Di qualche rilievo è l'integrazione colturale (con seminativi, ortivi ovvero tra essenze arboree e vite).

g) Crinali. Allineamenti dei rilievi dominanti, linee di spartiacque che definiscono i limiti visuali dei paesaggi o degli ambiti considerati. Di rilievo è inoltre la vegetazione naturale (leccio, pioppo, pioppo tremulo, quercia, roverella, acacia) in area di crinale.

h) Insediamento. Sono le forme dell'insediamento umano (residenziale o produttivo).

i) Paesaggio agrario d'interesse storico culturale. Sono compresi nel paesaggio agrario d'interesse storico culturale i siti in cui permangono segni della storia dell'organizzazione sociale o insediativi o agricola (usi civici, edifici e infrastrutture, modalità colturali), i siti che costituiscono riferimenti visuali.

l) Tratturi. Antichi percorsi utilizzati per la transumanza del bestiame. Comprendono porzioni lineari del territorio di diversa dimensione, lungo i quali si svolgeva la transumanza, più una serie di annessi legati all'attività (taverne, stazzi, poste, riposi, cippi, ecc.).

m) Viabilità interpoderale. Sono le strade interne ai lotti agricoli, realizzate secondo la tradizione storica (massicciata e terra battuta) e lungo le quali si possono rinvenire piantumazioni coerenti al fitoclima locale e al paesaggio rurale.

Colline litoranee di Ortona e Colline litoranee di Vasto.

Il paesaggio agrario è caratterizzato da una variabilità delle forme dovuta alla contestuale presenza di superfici vitate, olivetate, e frutticole. In alcune situazioni, in particolare laddove sono possibili apporti idrici artificiali, si rilevano anche colture orticole e floricole, nonché attività vivaistiche. La presenza nell'area di centri urbani rilevanti per sviluppo territoriale e demografico, dislocati in gran parte lungo la costa con andamento lineare, determina la presenza di ampi fronti urbani, sovente caratterizzati da evidenti "smagliature".

Principali obiettivi di Piano

Mettere in atto pratiche perequative che consentano alle amministrazioni comunali la formazione di superfici pubbliche nelle zone di transizione tra città e campagna, in modo tale da frenare il costante fenomeno di gemmazione dell'edificato, attualmente particolarmente significativo - limitazione del consumo di suolo. Occorre, in altri termini, esercitare con maggiore rigore di quanto non sia stato fatto in passato, la forza regolativa dello strumento urbanistico comunale. Razionalizzare le diverse produzioni agricole in termini tecnici ed economici. Promuovere forme di turismo agricolo e di agriturismo.

Ambiti retrocostieri e di media collina della vite ad alta produttività anche con presenza di elementi vegetazionali naturali e limatati detrattori paesaggistici

Si tratta di ambiti ricadenti in prevalenza nelle regioni agrarie: Colline litoranee di Ortona, San Vito Chietino, Torino di Sangro, Casalbordino, Villalfonsina e Colline litoranee di Vasto.

Il paesaggio rurale è fortemente caratterizzato dalla presenza del vigneto specializzato, presente sia nelle aree vallive che lungo i pendii, che ha nel tempo sostituito la coltura promiscua con l'olivo. Significativa è la presenza della componente vegetazionale naturale (leccio, pioppo, pioppo tremulo, quercia, roverella, acacia), in aree di crinale e spondali che danno soluzione

di continuità alle superfici vitate; i sistemi naturali che ne derivano garantiscono un elevato grado di biodiversità. In questi contesti territoriali un elemento di alterazione del paesaggio rurale è costituito da strutture industriali e artigianali, con sviluppo a nastro o areale, pianificate o spontanee, di recente insediamento.

Principali obiettivi di Piano

Pur in presenza di buone performance produttive manifestatesi negli ultimi anni, il settore viti-vinicolo trova nella polverizzazione e nella frammentazione delle aziende un fattore di freno. Ogni intervento teso a limitare e risolvere tale situazione deve essere interpretato in una prospettiva favorevole di sviluppo. Da qui la necessità di elaborare, negli strumenti di pianificazione urbanistica locale, misure normative che scoraggino ulteriori processi di parcellizzazione del territorio, che sanciscano regole più severe per l'attività di edificazione.

Occorre inoltre intervenire sul piano della progettazione urbanistica per elaborare forme più coerenti di insediamento delle "altre" attività produttive all'interno del paesaggio rurale e, più in generale, evitare processi di infrastrutturazione del territorio disgiunti dalla definizione di un quadro unitario. Promuovere progetti che amplifichino la dimensione territoriale del vigneto, attraverso l'integrazione delle produzioni agricole con le attività turistiche e ricreative. Perseguire strategie di qualità e di differenziazione dei prodotti (prodotti di marca, biologici).

Ambiti agrari vallivi molto aperti ad alta potenzialità produttiva con ordinamenti arborei ed erbacei

Si tratta, in sostanza, delle valli del Sangro, del Sinello e del Trigno. L'orografia pianeggiante e la presenza delle aste fluviali rappresentano gli elementi di sfondo che caratterizzano questo paesaggio. La contestuale presenza di seminativi, colture industriali, fruttiferi, vigneti, diversificano il paesaggio agrario. Si tratta di un'agricoltura che fa ampio uso della risorsa idrica, specializzata, dalle alte rese e con un significativo uso di prodotti chimici di sintesi. Rilevante presenza di aree industriali, quasi per nulla connesse alle produzioni agricole, attive nei settori meccanico e manifatturiero, che hanno catalizzato la nascita di un indotto. Da considerare l'elevata pressione esercitata dalle infrastrutture di trasporto sulle visuali e sui parametri ambientali.

Principali obiettivi di Piano

In queste aree occorre farsi carico della rilevante pressione ambientale esercitata dalle attività industriali, dal traffico veicolare e dall'impatto determinato dai cicli agricoli intensivi.

Particolare attenzione deve essere posta all'organizzazione degli spazi della nuova produzione industriale, che vanno se possibile integrati con il frammentato impianto esistente e soprattutto con il paesaggio circostante.

Per le attività attualmente presenti, sarebbe opportuno procedere al recupero paesaggistico delle aree industriali utilizzate per deposito di materiali e stazionamento dei veicoli, che oggi costituiscono elemento di forte degrado visivo dell'area.

Per quanto riguarda l'attività di edificazione, è necessario prevedere delle aree di rispetto finalizzate alla "salubrità" dei corsi d'acqua. La promozione di buffers zones richiede da un lato provvedimenti regolativi propri della pianificazione ordinaria, dall'altro politiche di incentivazione attraverso l'utilizzazione degli specifici fondi comunitari previsti per l'agricoltura biologica, che dovrebbero essere distribuiti in via preferenziale in queste specifiche aree.

Contrasto alla polverizzazione delle aree agricole

Il PST promuove la tutela delle aree agricole con particolare riferimento alle possibili azioni di contrasto (con accorpamento delle proprietà) dei processi di frammentazione, polverizzazione e abbandono della proprietà in ambito vallivo, collinare (di versante), fluviale e torrentizio. In tale direzione, al fine di consentire agli imprenditori agricoli di avere a disposizione ampie aree utili per la gestione delle corrispettive imprese, così come di favorire l'occupazione e l'insediamento dei giovani agricoltori nelle aree agricole, sono favorite le azioni coordinate tese verso l'accorpamento delle superfici e del miglioramento fondiario, verso la prevenzione del dissesto idrogeologico e la valorizzazione del territorio agricolo (cura e manutenzione dei valori paesaggistici). Sono favorite, altresì, le azioni che sostengono il conferimento delle aree agricole parcellizzate e polverizzate nelle forme di gestione unitaria imprenditoriale e nelle cooperative di comunità.

Per effetto della prevalente prossimità e/o aderenza delle aree agricole costiere rispetto alle aree protette, il PST pone l'obiettivo condiviso di sottoporre ogni intervento locale e sovralocale ricadente nelle suddette aree agricole (aderenti e poste in prossimità delle aree protette, ovvero, nel raggio di influenza delle azioni previste) a studi e indagini specifiche per analizzare in dettaglio la frammentazione ecologica e la connettività dei frammenti a naturalità maggiore. Gli stessi studi dovranno considerare la riconnessione delle aree frammentate dal punto di vista ecologico, deframmentando e ripristinando la connettività tra gli ecosistemi (anche agro-ecosistemi) in ottica di rete ecologica. Questo in senso trasversale e longitudinale rispetto alla cimosa costiera anche per il contenimento del consumo di suolo, e per la valorizzazione del sistema ambientale e paesaggistico percepito in senso generale.

In piena coerenza con il piano d'azione della Commissione europea varato nel marzo 2021 per l'agricoltura biologica per l'Unione europea, ogni azione di valorizzazione e sviluppo delle aree agricole deve contemplare ed essere coerente con l'obiettivo del Green Deal europeo: destinare il 25% dei terreni agricoli all'agricoltura biologica entro il 2030.

8 La Visione guida

Affinché una qualsiasi idea di territorio sia condivisa ed efficace per le scelte intraprese, e da intraprendere nel tempo, è necessario procedere con l'ausilio di un "quadro di senso" che permetta di portare a coerenza una serie rilevante di progetti strategici, interventi, azioni eterogenee tra di loro che perseguono obiettivi differenti perché differenti sono i soggetti pubblici e privati che le sostengono.

La visione guida è strutturata da obiettivi di qualità, da criteri di intervento, e da un sistema coerente di progetti strategici (argomentati ai punti precedenti). La visione guida rappresenta un quadro di riferimento ragionato, coerente con le caratteristiche del territorio e con le azioni previste dai singoli PRG delle amministrazioni interessate (Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Casalbordino, Vasto). Deve essere perfezionata nel tempo sia con le procedure di concertazione (amministrare per accordi), sia con i processi di partecipazione, le quali, se applicate in fasi distinte possono condurre verso la responsabilizzazione dei soggetti attivi attorno alle criticità e opportunità. Una volta definiti gli indirizzi progettuali, la sottoscrizione della stessa comporta un impegno da rispettare, sia per le azioni future sia per le azioni in corso attraverso l'adeguamento e la messa in coerenza degli strumenti urbanistici locali con le indicazioni che la visione guida esprime.

È necessario porre in essere le basi per una effettiva concretizzazione dell'idea di territorio che altrimenti potrebbe realizzarsi per parti slegate contrapposte, e che al contrario incrementerebbero politiche di settore e conflitti d'interesse non auspicati. La visione guida, pertanto, non è un piano strategico. È la visualizzazione dei temi progettuali della nuova idea di territorio, è una struttura progettuale ragionata e condivisa che solidarizza e concentra l'azione verso direzioni orientate con criterio per l'interesse collettivo.

La visione guida, anche se completa di una cornice di senso rispetto alle strategie messe in campo dalle amministrazioni locali nel tempo, così come rispetto alle azioni in corso e agli obiettivi finora esposti, viene fornita nel presente documento in forma preliminare. È l'esito della progettazione del territorio e della codificazione (temporanea) dei reali caratteri e delle reali esigenze della Costa dei trabocchi. Siffatta operazione è stata possibile grazie alla conoscenza dei luoghi indagati in senso complessivo e particolare. Al riguardo, la visione guida deriva (come esito di perfezionamento) anche dalla sedimentazione della "Carta della complessità territoriale e delle opportunità progettuali" (Tav. 03a, 03b, 03c, 4). Questi ultimi elaborati sono costruiti molto avanzati con l'individuazione e descrizione delle caratteristiche del territorio, unitamente alle pratiche d'uso, alle criticità e ai vari patrimoni di risorse identitarie ivi custoditi. La carta, realizzata in rapporto di scala 1:25.000, è suddivisa in tre porzioni (nord, centro, sud) rispetto all'interezza dell'ambito costiero.

9 Ulteriori precisazioni di indirizzo progettuale del PST

Per ottenere maggiore incisività ed efficacia è importante condividere e avere chiarezza sui termini utilizzati. Allo scopo affermiamo che il PST è inteso quale strumento progettuale di coerenza territoriale che le parti interessate (pubbliche e private) condividono impegnandosi a sostenere (realizzazione) i progetti ivi promossi. All'interno della suddetta cornice di senso il PST è ideato e strutturato al fine di porre in essere le basi per l'effettiva concretizzazione della nuova idea di territorio perché fondata, meglio vocata, verso il turismo esperienziale (attraversamento lento del paesaggio). Trattasi di un esito progettuale che altrimenti, potrebbe realizzarsi per parti slegate contrapposte, e che al contrario incrementerebbero politiche di settore e conflitti d'interesse non auspicati.



Tav. 3a Palinsesto del progetto di territorio. Ortona - San Vito Chietino, stralcio 1:25.000

Nel caso specifico della costa dei trabocchi, la valorizzazione del territorio si attua a partire dal mantenimento dell'integrità ambientale ad oggi tramandata nel tempo. In altre parole, le risorse naturali ivi presenti (il sistema delle aree protette unitamente al corridoio verde, al mare, ai percorsi fluviali di foce, ai lidi ed i centri storici) costituiscono il patrimonio di risorse identitarie. Tale patrimonio restituisce senso a tutte le azioni di tutela ambientale, di rigenerazione del territorio e di turismo sostenibile nel suo complesso. La via verde è il progetto prioritario per ristabilire una connessione lenta non motorizzata tra i luoghi attraversati e la collettività (i fruitori), nel pieno e totale rispetto delle emergenze naturali e paesaggistiche ivi presenti. E le correlate stazioni ferroviarie dismesse rappresentano l'ulteriore sistema unitario di nodi progettuali ad alta priorità di soddisfacimento.

Il corridoio verde, nella sua interezza e complessità, è un serbatoio di naturalità residuale talmente significativo da rappresentare un patrimonio di risorse naturali identitarie. Il valore e l'attrattività di tale patrimonio deve necessariamente consentire l'atterraggio delle economie generate sul territorio retrostante (ricettività e servizi diffusi sull'intero ambito costiero), pena lo svilimento dei valori stessi.

Non bisogna mai tralasciare che il fascino e l'attrattività della costa dei trabocchi è riconducibile solo ed esclusivamente ad un'autenticità ambientale e paesaggistica di ciò che è stato risparmiato nel tempo da usi e gestioni aggressive del suolo. E che la dismissione del tracciato ferroviario è solo una grande occasione per ripensare il paesaggio in una nuova chiave di lettura e di percezione lenta per mezzo della realizzazione della via verde e del recupero delle stazioni ferroviarie dismesse.

La transizione ecologica in atto si attua solamente con l'ausilio di posizioni ferme e convincenti, e non sono coerenti con compromessi a discapito dell'integrità ambientale e paesaggistica di ambiti molto delicati, tutelati, ricadenti in riserve naturali. Il processo della transizione ecologica rimanda a dei cambiamenti nella quotidianità e negli stili di vita, e nella pianificazione del territorio. È un nuovo paradigma di livello globale mirato verso la riduzione dell'impatto distruttivo sull'ambiente, a partire dallo stato di fatto, pur garantendo il livello di benessere.

La costa dei trabocchi ha bisogno di innovazione, ha bisogno di andare oltre la redazione di un nuovo progetto creativo, anche se bello e condiviso.

L'approccio metodologico del PST è quello che permette di strutturare e restituire, come già detto, un progetto urbanistico sicuramente condiviso (e questo come requisito base, di default), ma soprattutto capace di codificare i progetti sostenuti dalla visione guida. In altre parole il PST è costituito da un apporto progettuale codificato per essere recepito nella strumentazione urbanistica locale. Il PST, quindi, ha una duplice anima progettuale: una di visione condivisa degli scenari e dei progetti prioritari, e più in generale per la rigenerazione territoriale della costa dei trabocchi (la visione guida Tav 05); l'altra di contestuale codificazione dello scenario in previsioni da agevolare all'interno della strumentazione urbanistica locale (ambiti e tipologie del corridoio verde Tav. 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13).

10 Repertorio di urbanistica

Vincoli urbanistici e territoriali (limiti di uso del suolo soggetto a modifiche per effetto di possibili varianti urbanistiche in itinere)

Tutte le aree in argomento sono interessate da molteplici misure di tutela ambientale e paesaggistica di natura locale e sovralocale (Riserve Naturali Regionali, Siti di Interesse

Comunitario SIC, aree archeologiche). La presenza e il riconoscimento delle particolari emergenze naturalistiche, nonché, la prossimità delle aree con il mare, con il conseguente gravoso problema dell'attiva erosione costiera, hanno sottoposto le stesse ad importanti processi di salvaguardia degli ambienti e del paesaggio costiero, limitando, di fatto, ogni possibilità edificatoria.

Si riportano le considerazioni sulla compatibilità urbanistica in forma unitaria e descrittiva a coerenza di un approfondimento specifico correlato alle destinazioni d'uso di livello regionale, provinciale e comunale.

Quadro di Riferimento Regionale QRR

Il PST Costa dei Trabocchi è del tutto coerente con il *Quadro di Riferimento Regionale QRR*. Lo strumento regionale stesso lo prevede e lo promuove all'art. 21 dopo aver evidenziato che l'arretramento della ferrovia ha eliminato una barriera tra terra e mare. Il QRR specifica, altresì, che l'articolazione della fascia litoranea deve configurarsi come "un vero e proprio parco territoriale" secondo una serie di precise e cogenti indicazioni così sintetizzabili:

- a) tutela, valorizzazione ed esaltazione dei valori naturali;
- b) proposizione di un modello di attrezzamento degli arenili a bassa densità d'utilizzazione;
- c) potenziamento delle relazioni con i centri storici della collina litoranea;
- d) tutela dell'attività agricola;
- e) declassamento della S.S. 16, in un quadro di gerarchizzazione e razionalizzazione della rete viaria;
- f) individuazione di polarità strategiche di supporto e di servizio al margine dei centri esistenti;
- g) articolazione di percorsi longitudinali pedonabili, ciclabili ed equestri.

Piano Regionale Paesistico PRP

Articolo 1 (Finalità del Piano).

In conformità ai Principi ed obiettivi dell'art. 4 dello Statuto della Regione Abruzzo, il Piano Regionale Paesistico - Piano di Settore ai sensi dell'art. 6, L.R. 12 aprile 1983, n. 18 - è volto alla tutela del paesaggio, del patrimonio naturale, storico ed artistico, al fine di promuovere l'uso sociale e la razionale utilizzazione delle risorse, nonché la difesa attiva e la piena valorizzazione dell'ambiente.

- In corrispondenza del Comune di San Vito Chietino l'area della stazione ferroviaria dismessa è assoggettata a "Trasformabilità a regime ordinario D" con insediamenti consolidati. Il piano rimanda alla strumentazione urbanistica comunale.

- In corrispondenza del Comune di Fossacesia l'area della stazione ferroviaria dismessa è assoggettata a "Trasformabilità a regime ordinario D" con insediamenti consolidati. Il piano rimanda alla strumentazione urbanistica comunale.

- In corrispondenza del Comune di Torino di Sangro l'area della stazione ferroviaria dismessa è assoggettata a conservazione integrale A1 (ambito 7 costa teatina, ambito 11 fiume Sangro) con insediamenti consolidati.

Categorie di tutela e valorizzazione inserite nella legenda degli elaborati: Complesso di prescrizioni (e previsioni di interventi) finalizzata alla tutela conservativa dei caratteri del paesaggio naturale, agrario ed urbano, dell'insediamento umano, delle risorse del territorio e dell'ambiente, nonché alla difesa e al ripristino ambientale di quelle parti dell'area in cui sono evidenti segni di manomissioni e alterazioni apportate dalle trasformazioni antropiche e dai dissesti naturali; alla ricostruzione e al mantenimento di ecosistemi ambientali, al restauro ed al recupero di manufatti esistenti.

Art. 46 (Zona A1)

Sono zone a più elevato valore naturalistico e percettivo e con il più alto grado di integrità sul territorio e quindi di maggiore fragilità ambientale.

La localizzazione geografica delle zone A1 (da Francavilla al Mare a San Salvo) è la seguente:

- Scogliere di Ortona (Torre Mucchia - Punta Lunga) e spazio di mare antistante
- Scogliere dell'Acquabella, foce del fiume Moro e spazio di mare antistante (Ortona)
- Scogliere di Punta Turchino e del guardiano (San Vito)
- Pineta di Vallevò (Rocca San Giovanni)
- Delta del fiume Sangro
- Leccete di Torino di Sangro
- Foce dell'Osento
- Scogliere tra la foce del Sinello e Punta della Lotta con spazio di mare antistante (Vasto)
- Cordone dunale di Vasto Marina.

Art. 47 (Zona A1)

Disposizione sugli usi compatibili.

Per l'uso turistico sono compatibili le seguenti classi:

4.1c - percorsi escursionistici, percorsi attrezzati, maneggi, attrezzature di rifugio e ristoro, parcheggi, verde attrezzato e attrezzature all'aperto per il tempo libero, parchi e riserve naturali, impianti sportivi qualora positivamente verificati attraverso lo studio di compatibilità ambientale.

Le sub zone A1c2 (ambiti costieri), della Costa Teramana e la zona A1 della Costa Teatina per la loro rarità naturalistica ed elevata vulnerabilità sono considerate aree di particolare complessità. Gli interventi previsti e le prescrizioni d'uso vanno attuati attraverso Piani di dettaglio di cui al predetto art. 6 Titolo I:

Articolo 6 Titolo I (Aree di particolare complessità e piani di dettaglio)

1. Il P.R.P. indica aree nelle quali, per la complessità dei caratteri geologici, agricoli naturalistici, culturali e paesaggistici, devono essere redatti piani di dettaglio nell'ambito delle rispettive competenze istituzionali degli Enti cointeressati, i quali devono fornirsi, al riguardo, reciproche notizie ed atti.

2. Costituiscono, di norma, piani di dettaglio del P.R.P. i Progetti Speciali Territoriali redatti dalla Regione con i contenuti, le modalità e le procedure stabilite dall'art. 8 della L.R. 12 aprile 1983, n. 18 e finalizzati alla risoluzione di problemi ambientali.

3. In ogni caso il piano di dettaglio indica gli interventi e le opere congruenti con gli usi riconosciuti compatibili; contiene indicazioni planovolumetriche e, se del caso, di arredo urbano; può apportare lievi adeguamenti al P.R.P. anche di tipo perimetrale, in considerazione della scala e del maggiore approfondimento cui perviene.

4. Fino alla redazione dei piani di dettaglio valgono le norme del P.R.P.

Articolo 62 TITOLO IV Zona D regime a trasformazione ordinaria (Zona D - Disposizione sugli usi compatibili)

Le aree ricadenti nelle Zone Classificate "D" dal P.R.P., sono disciplinate, per quanto riguarda gli usi consentiti e le modalità delle trasformazioni, dagli strumenti urbanistici ordinari (P.T., P.R.G./P.R.E., P.P.).

Gli usi consentiti (dall'art. 5) rimandano quindi alla procedura della trasformazione a regime ordinario e sono:

1. uso agricolo
2. uso silvo-forestale
3. uso pascolivo

4. uso turistico
5. uso insediativo
6. uso tecnologico
7. uso estrattivo.

Risultano quindi compatibili tutti gli interventi previsti dagli strumenti urbanistici comunali a seguito della loro revisione, nel rispetto delle caratteristiche paesaggistiche, geologiche e geomorfologiche attuali.

In corrispondenza del Comune di Vasto l'area della stazione ferroviaria dismessa è assoggettata a "Trasformabilità a regime ordinario D" con insediamenti consolidati. Il P.R.P. rimanda alla strumentazione urbanistica comunale.

La Legge Regionale 30 marzo 2007 n. 5

"Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della Costa Teatina, BUR n. 22 del 18 aprile 2007"

La Legge individua un "Sistema di aree protette", definite Riserve Regionali da coordinare attraverso un "Programma" affinché le stesse Riserve Regionali possano valorizzarsi anche per mezzo del "corridoio verde" (artt. 1-4).

Art. 4, comma 3

Il "Sistema delle aree protette della Costa Teatina" si realizza anche per mezzo del collegamento funzionale delle aree protette attraverso il "corridoio verde", quale obiettivo specifico di "tutela e valorizzazione della costa" del vigente Q.R.R., da realizzare sulle aree di sedime del tratto litoraneo del tracciato dismesso delle Ferrovie dello Stato, sulle stazioni e relative aree di pertinenza alle quali si applica il regime di protezione proprio delle riserve naturali istituite con la presente legge.

Allo scopo il recupero delle stazioni ferroviarie dismesse divengono elementi fondanti e ineludibili per la valorizzazione della Costa dei Trabocchi.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale PTCP

Coniuga le esigenze del tessuto socioeconomico degli abitanti del territorio con i principi di tutela e salvaguardia espressi dal Piano Regionale Paesistico PRP vigente e dalla Legge Regionale 30 marzo 2007, n. 5 "Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della Costa Teatina, BUR n. 22 del 18 aprile 2007". Il P.T.C.P. recepisce in pieno le indicazioni del Q.R.R., infatti, le assume come Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera di cui precisa l'ambito dei territori comunali di riferimento. Inoltre, il P.T.C.P. estende la tutela e lo sviluppo dai valori paesistici e ambientali del litorale espressi nel Q.R.R. a quelli delle attività produttive di carattere industriale, portuale, turistico e della pesca, e rinvia ad apposito provvedimento la definizione della frangia costiera propriamente detta, da intendersi come la fascia libera e non edificata eventualmente esistente tra l'arenile e la prima edificazione interna, stabilendo che tale definizione resta al di fuori delle perimetrazioni dei Piani Regolatori Comunali, le cui previsioni sono comunque fatte salve. Infine, il P.T.C.P. riconosce coerenza e congruità del progetto per la fascia costiera in argomento con il Progetto Speciale Territoriale previsto dall'Art. 41 della L.R. 38/1996 perché riguarda la valorizzazione a fini turistici delle linee ferroviarie che collegano il sistema dei Parchi, e che prevede tra l'altro anche azioni di recupero e riuso delle linee dismesse e di riqualificazione delle aree ferroviarie.

(La Provincia di Chieti, con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 109 del 2010, ha approvato il Documento Programmatico per il Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera di cui agli artt. 44-46 del PTCP vigente. Obiettivi e contenuti del succitato documento sono ripresi e messi a coerenza con il presente lavoro).

Il Piano Paesaggistico Regionale PPR (in fase di approvazione)

Le aree ferroviarie dismesse si inseriscono nella prima delle quattro geografie regionali, la "Geografia della costa e della collina" (Rif. Tav. 25 U 25). In tale configurazione la costa teatina è riconosciuta come paesaggio identitario regionale (ambito 1.2 Rif. Tav. 26 U 26) nonché paesaggio di area vasta ed è una porzione fondante dell'intero sistema regionale costituito da 21 ambiti nel suo insieme.

Il paesaggio identitario della costa teatina è descritto nell'atlante dei paesaggi il quale si basa sull'individuazione e sulla tutela dei beni paesaggistici ivi insistenti. Trattasi di un conferimento di senso e non solo di valore ai beni che indirizzano le azioni di tutela, riqualificazione e gestione. Determinante per l'identità del paesaggio costiero anche il ruolo dello stretto corridoio infrastrutturale rappresentato dalla strada e dalla ferrovia di costa (ora dismessa per un tratto), che per lungo tempo è stato un elemento determinante per gli usi e per la formazione dei sistemi insediativi, che si contrappone ai percorsi lenti trasversali dal mare verso le colline. La costa, interessata dalla presenza di numerosi SIC, è fortemente connotata dalla presenza dei trabocchi, testimonianza storica di usi e identità di una società marinara, e si affianca al sistema collinare. Tutti gli obiettivi di qualità paesaggistica del nuovo PPR sono coerenti e promuovono la Via Verde della Costa dei Trabocchi (Conservazione, Trasformazione sostenibile e Riqualificazione). In particolare l'obiettivo di Riqualificazione T1 sostiene la riqualificazione paesaggistica degli spazi associati al sedime della ferrovia adriatica dismessa nel tratto tra Ortona e Casalbordino, promuovendo la realizzazione della greenway costiera, anche attraverso il ridisegno del sistema degli accessi alle spiagge ed alle attrezzature balneari, riducendo l'uso dell'automobile ed incentivando l'uso dei trasporti pubblici e della bicicletta³. infine nel quadro dell'Assetto regionale paesaggistico la costa teatina rientra nel sistema dei progetti speciali di recupero e riqualificazione paesaggistica e dei progetti di territorio. Attualmente il nuovo PPR è in fase di approvazione ed è stato redatto il Rapporto preliminare di Valutazione Ambientale strategica.

Strumentazione urbanistica di livello comunale (P.R.G. – P.R.E.)

Comune di Ortona

P.R.G. vigente. Destinazione del Piano dell'area del tracciato ferroviario: Per l'intera estensione dell'ex tracciato ferroviario sul territorio comunale la destinazione di Piano è di "Zona F7 - Attrezzature turistiche", art. 44 N.T.A. (Art. 44 Zona F7 - Attrezzature turistiche).

Ambito del Comune di San Vito Chietino

Per l'area ferroviaria dismessa e per l'intera estensione dell'ex tracciato ferroviario la destinazione di Piano Regolatore Generale vigente è di "Zona di rispetto ferroviario", art. 38 N.T.A., che prevede all'interno della zona il divieto assoluto di nuove edificazioni ed il mantenimento dello stato di fatto, derogando a tale divieto solo con l'autorizzazione dell'ente proprietario ed ai sensi del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto".

Il solo tratto dell'ex tracciato ferroviario a nord del porto è sottoposto ad una destinazione di "Zona di rispetto Archeologico", art. 41 delle N.T.A., che prevede all'interno della zona il divieto assoluto di nuove edificazioni demandando ad autorizzazione preventiva della Soprintendenza Archeologica d'Abruzzo qualsiasi lavoro che interessi il sottosuolo; per gli edifici esistenti, sui quali sono ammissibili solo interventi ai sensi dell'art. 30, commi a), b), c), d) ed e) della Legge Regionale 18/83 e succ. modifiche ed integrazioni, è prescritta l'approvazione preventiva dei progetti da parte della Soprintendenza Archeologica d'Abruzzo.

Le previsioni di PRG vigente in prossimità della stazione ferroviaria dismessa e dell'ex tracciato ferroviario non comportano incompatibilità di natura urbanistica e criticità funzionali

rispetto alla possibilità di recuperare i manufatti e i volumi esistenti ai fini della valorizzazione e promozione della Costa dei Trabocchi.

Ambito del Comune di Fossacesia

Per l'intera estensione dell'ex tracciato ferroviario sul territorio comunale la destinazione di Piano Regolatore Vigente è di "Vincolo di rispetto alle reti ferroviarie", art. 12 lettera d) N.T.A., che prevede all'interno della zona il vincolo di inedificabilità derivante dal D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto".

d) VINCOLO DI RISPETTO ALLE RETI FERROVIARIE

Lungo il tracciato ferroviario (F.F.S.S.) è stabilito il vincolo di inedificabilità in ottemperanza al D.P.R. n. 753/80.

Le previsioni di Piano Regolatore Generale vigente in prossimità dell'ex tracciato ferroviario non comportano incompatibilità di natura urbanistica e criticità funzionali rispetto alle proposte dello Studio rispetto al recupero delle stazioni ferroviarie dismesse.

Comune di Rocca San Giovanni

P.R.G. vigente. Destinazione del Piano dell'area del tracciato ferroviario: Per l'intera estensione dell'ex tracciato ferroviario sul territorio comunale la destinazione di Piano è di "Fascia costiera ad elevato valore ambientale", (Art. 39 Zona G1 Fascia Costiera ad Elevato Valore Ambientale). Le aree comprese in tale zona sono preminentemente destinate al recupero delle caratteristiche ambientali-paesaggistiche o comunque di rilievo visuale ed alla formazione di un più consistente demanio pubblico, anche attraverso il recupero di tutte le aree dell'Ente Ferrovie alla loro dismissione.

Ambito del Comune di Torino di Sangro

Nel Piano Regolatore Esecutivo vigente l'intera estensione dell'ex tracciato ferroviario sul territorio comunale è assoggettata a "Zone destinate alla viabilità Ferrovia - Demanio dello Stato" F7, art. 13 lettera e) N.T.A. All'interno della Zona è previsto il vincolo di inedificabilità derivante dal D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto".

ART. 13 Zone destinate alla viabilità

e) Ferrovia. La sede ferroviaria, comprendente anche stazione e pertinenze è destinata al servizio pubblico dell'esercizio della linea ferroviaria con destinazione d'uso specifica. È individuata come "Demanio dello Stato" - Ferrovia in sede propria.

Lungo i tracciati delle linee ferroviarie, ai sensi del DPR 753/80 è vietato costruire ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di metri trenta dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia. È vietato altresì ai sensi dell'art. 52 del DPR 753/80, far crescere piante o siepi ed erigere muri di cinta o recinzioni in genere ad una distanza minima di metri sei dalla più vicina rotaia. Quando la sicurezza pubblica, la conservazione della ferrovia, la natura dei terreni e le particolari circostanze locali lo consentano, possono essere autorizzati dagli uffici della M.T.C., per le ferrovie in concessione, riduzioni alle distanze prescritte ai sensi dell'art. 60 del DPR 753/80.

Le previsioni di Piano in corrispondenza e in prossimità delle aree ferroviarie dismesse non comportano incompatibilità di natura urbanistica e criticità funzionali rispetto alle azioni di recupero delle ex stazioni ferroviarie promosse dal presente studio.

Nel Piano Regolatore Esecutivo PRE adottato (Deliberazione del Consiglio Comunale n. 31 del 06/07/2015) l'intero ambito ferroviario dismesso è assoggettato a "Aree destinate alla mobilità art. 35 NTA – Zona F0" Greenway.

Art.35 ZONA F0 – Aree destinate alla mobilità

Le Aree destinate alla mobilità sono:

- a) le strade;
- b) i percorsi ippo-ciclo-pedonali
- c) i nodi stradali;
- d) le aree di riposo;
- e) le ferrovie.

Esse non sono conteggiate ai fini del soddisfacimento degli standard previsti dal DM 1444/1968 e dal PTCP.

L'indicazione grafica delle strade, dei nodi stradali, dei percorsi e delle aree di riposo, ha valore di massima fino alla realizzazione del progetto dell'opera. Le strade sono classificate in rapporto alla loro natura ed alle loro caratteristiche e vengono così distinte nel rispetto delle disposizioni seguenti:

- "Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - Nuovo codice della strada." Pubblicato sul supplemento ordinario n.74 alla "Gazzetta Ufficiale" n. 114 del 18 maggio 1992 – Serie generale testo in vigore;
- Decreto Ministeriale LL. PP. del 12 aprile 1995 – "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" pubblicato sul supplemento ordinario n.77 alla Gazzetta Ufficiale "n. 146 del 24 giugno 1995 – Serie generale, testo in vigore.
- D.M. 12 aprile 1995.
- Decreto Ministeriale LL. PP. del 2001.

Pertanto la classificazione dei tipi di strade che potrà interessare il territorio comunale sarà la seguente:

- A - Autostrade;
- B - Strade extraurbane principali;
- C - Strade extraurbane secondarie;
- D - Strade di scorrimento veloci;
- D - Strade urbane di scorrimento;
- E - Strade inter quartiere;
- E - Strade urbane di quartiere;
- F - Strade locali zonali;
- F - Strade locali.
- F - Ciclabili e pedonali: strade con funzione di distribuzione capillare dei ciclisti e dei pedoni.

Per le strade residenziali non a fondo cieco, la sezione minima complessiva da recinzione a recinzione sarà di ml. 10.50.

La sezione delle strade ciclo-pedonali è multipla di mt. 1.25 con un minimo di ml. 2.50.

La sezione minima dei percorsi pedonali, ivi compresi i marciapiedi stradali è di ml. 1.50.

Norme per le distanze, nel rispetto delle norme di cui al D.lgs. 285/1992, D.P.R. 16.12.1992 n. 495 e successive modifiche e integrazioni (vedi definizioni).

Lungo le strade di ogni classe è possibile realizzare aree di ristoro e di servizio, secondo quanto indicato dall'art.54. In particolare lungo le piste ciclabili e pedonali sono realizzabili opere ed attrezzature necessarie a soddisfare la domanda di sosta per gli utenti ed eventuali altre esigenze legate allo sviluppo della mobilità di primo livello, ai sensi dell'art.11del Decreto Ministeriale N. 557 del 30/11/1999.

Le previsioni di Piano Regolatore Esecutivo vigente e le previsioni di Piano Regolatore Esecutivo in fase di adozione comportano in generale incompatibilità di natura urbanistica e criticità funzionali rispetto alle azioni di recupero delle ex stazioni ferroviarie promosse dal presente studio.

Comune di Casalbordino

P.R.G. vigente. Destinazione del Piano dell'area del tracciato ferroviario e delle altre aree di progetto: Nel tratto situato nella zona nord del territorio comunale di Casalbordino il tracciato di progetto è ricavato parte sull'ex tracciato ferroviario dismesso e parte su strada comunale e/o vicinale in zona S. Stefano; l'intera area ricade nel Tratturo e pertanto demandata alla normativa del Piano Quadro Tratturo di Casalbordino. Detta tratta ricade in area definita dal P.Q.T. "Parco della Pineta", art. 5 N.T.A. che contiene al suo interno anche la Zona Archeologica loc. S. Stefano.

Ambito del Comune di Vasto

Il Piano Regolatore Generale PRG vigente in località Marina di Vasto classifica l'intero ambito del tracciato ferroviario dismesso a "Nuova viabilità art. 149 NTA".

Art. 149 - Viabilità di progetto.

1. Le aree destinate dal PRG alla viabilità di progetto sono destinate alla viabilità da realizzare ex-novo.

2. In attesa della esecuzione di quanto previsto al primo comma tali ambiti sono da considerarsi inedificabili.

Nelle suddette N.T.A. vigenti l'area dell'ex tracciato ferroviario non risulta citata, mentre sulle planimetrie del Piano la stessa è contrassegnata come "Ex tracciato ferroviario" e pertanto sottoposta alle previsioni del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto". Tali destinazioni risultano compatibili con le previsioni dello Studio.

	<i>Legge 19 ottobre 1998, n. 366</i>	<i>Legge Regionale 30 marzo 2007, n. 5</i>	<i>Quadro di Riferimento Regionale (Q.R.R.)</i>	<i>Piano Paesistico Regionale</i>	<i>Piano Paesaggistico Regionale</i>	<i>Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale P.T.C.P.</i>
<i>Aree ferroviarie dismesse</i>	Pista ciclabile	Verde pubblico. Pista ciclabile quale connessione del sistema delle aree protette della costa teatina.	Pista ciclabile quale attrezzamento del parco territoriale costiero.	Conservazione integrale. Conservazione parziale. Trasformabilità mirata. Valorizzazione del Demanio Ferroviario per scopi turistici e culturali.	Riqualificazione paesaggistica degli spazi associati al sedime della ferrovia adriatica promuovendo la realizzazione della greenway costiera.	Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera. Rigenerazione territoriale. Via Verde della Costa dei Trabocchi.

Schema di sintesi degli usi del suolo



Immagine satellitare inclinata ambito di Punta Cavalluccio e Piane Favaro (Rocca San Giovanni)

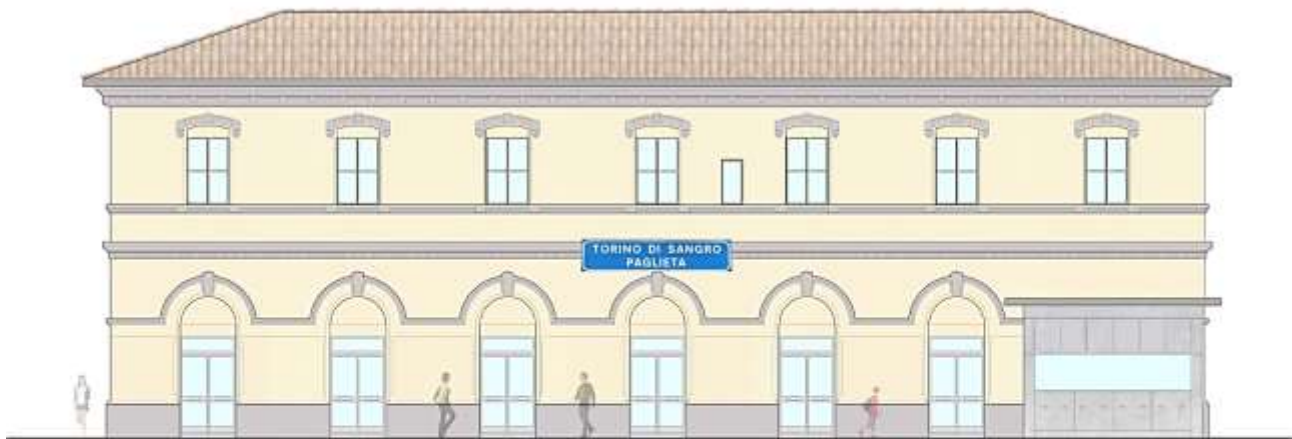
Dimensioni e consistenza delle strutture ricettive alberghiere e complementari
 Dati ISTAT 2017

	Kmq	Abitanti	Esercizi	Posti letto
Franvavilla al Mare	23,09	26.106	49	1794
Ortona	70,88	23.276	35	2409
San Vito Chietino	16,00	5.372	17	701
Rocca San Giovanni	21,00	2.328	12	528
Fossacesia	30,00	6.341	24	344
Torino di Sangro	32,31	3.143	16	2531
Casalbordino	45,90	6.129	17	1931
Vasto	70,65	41.283	69	5932
San Salvo	19,51	20.055	17	594
Costa dei Trabocchi	329,35	134.033	256	16.764

Linee guida alla progettazione

Stazione di Torino di Sangro
(progetto pilota di riferimento)

Contributo alla progettazione pilota delle stazioni dismesse: Ing. Italo Bona, Arch. Alessandro Cipressi, Arch. Antonella Rossetti, Arch. Minna Colanzi, Dott. Nicola Ranalli.



Infopoint

La struttura potrebbe accogliere, nella sua posizione strategica, locali adatti ad infopoint turistico per offrire al visitatore diverse possibilità di conoscere il territorio attraverso un servizio di guide (tour enogastronomico, storici, ambientali ecc.).

Centro di accoglienza turistica/sportiva

All'interno della stazione potrebbero trovarsi locali per noleggio, riparazione ed assistenza biciclette ed altri strumenti sportivi. Nei locali al primo piano potrebbero trovarsi delle stanze in affitto (Abbigliato) per garantire la possibilità di riposo o di sosta prolungata al turista.

Porta della Memoria

La stazione potrebbe ospitare una mostra permanente di documenti, foto e altro materiale inerente agli episodi della II Guerra Mondiale che hanno interessato questi luoghi diventando così una vera e propria porta della memoria.

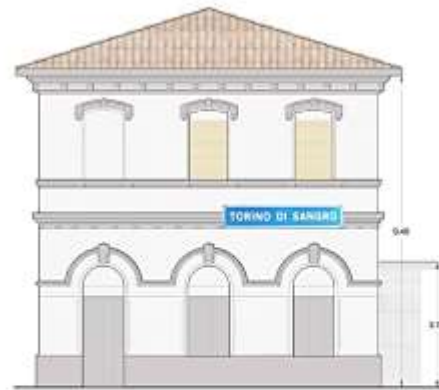
Area culturale

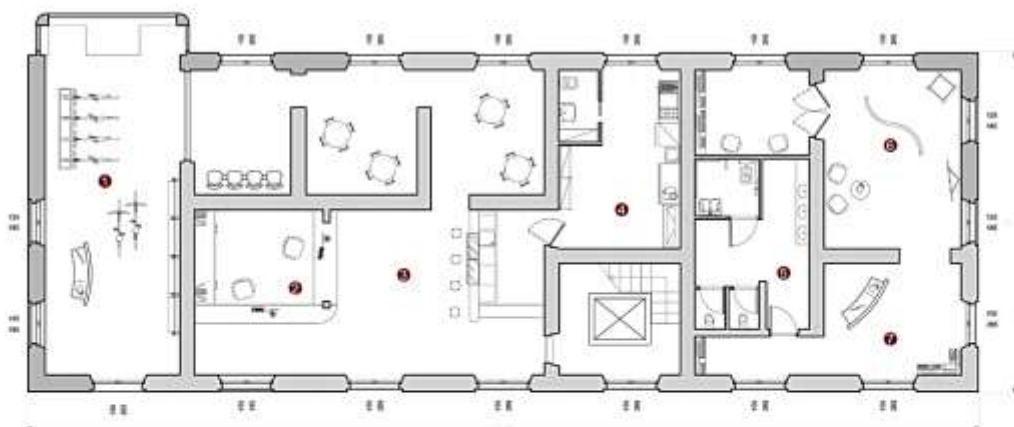
Alcuni locali della stazione di Torino di Sangro saranno riservati all'informazione ed alla lettura di testi specifici sul ciclo turistico, sull'abbuzzese (storia e cultura abruzzese) e predisposti ad ospitare anche eventi culturali.

Area ristorazione

Nella stazione sarà possibile degustare prodotti tipici e cucina locale all'interno di uno spazio riservato alla ristorazione. Il turista avrà la possibilità di apprezzare i sapori del territorio che lo accoglie.

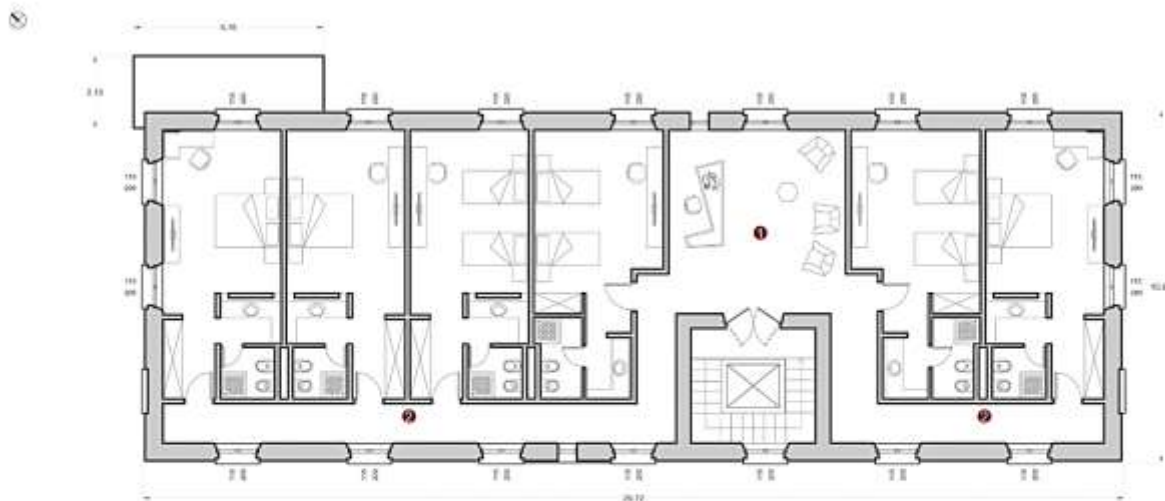
Linee guida alla progettazione. Progetto pilota per Torino di Sangro.



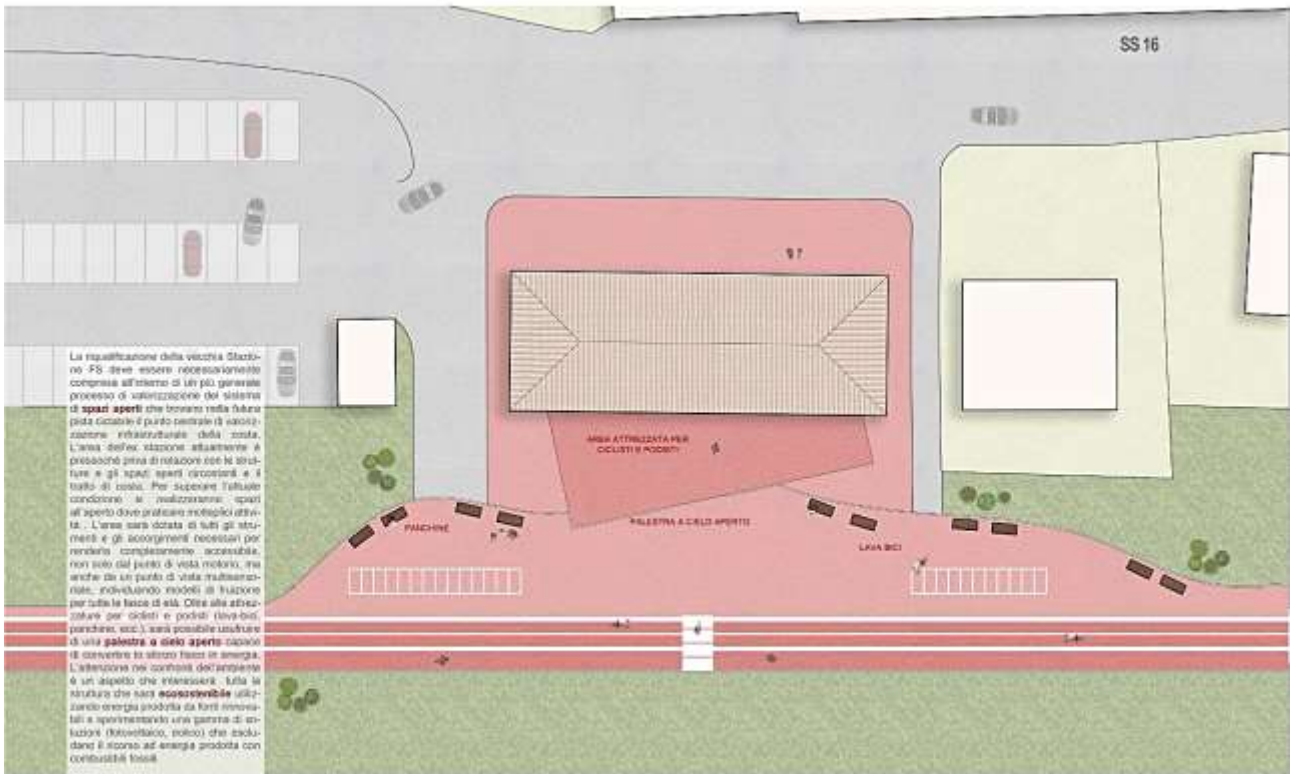


- 1 Ciclo officina - Assistenza e noleggio bici e attrezzatura sportiva
- 2 Infopoint
- 3 Bar e piccola ristorazione
- 4 Cucina
- 5 Servizi
- 6 Sala espositiva "Porta della memoria - Linea Gustrav"
- 7 Bookstore

Linee guida alla progettazione. Progetto pilota per Torino di Sangro.



- 1 Area relax e consultazione
- 2 Albergabici



Linee guida alla progettazione. Progetto pilota per Torino di Sangro.



**Repertorio degli ambiti di territorio
sottoposti a regime di tutela
ambientale (ZSC Ministero
dell'Ambiente)**

Regione Abruzzo

Codice sito: IT7140107

Superficie (ha): 552

Denominazione: Lecceci iboranea di Torino di Sangro e foce del Fiume Sangro



Data di stampa: 08/12/2010

Scale

Scala 1:25000



Legenda

 sito IT7140107

 s'iri 40

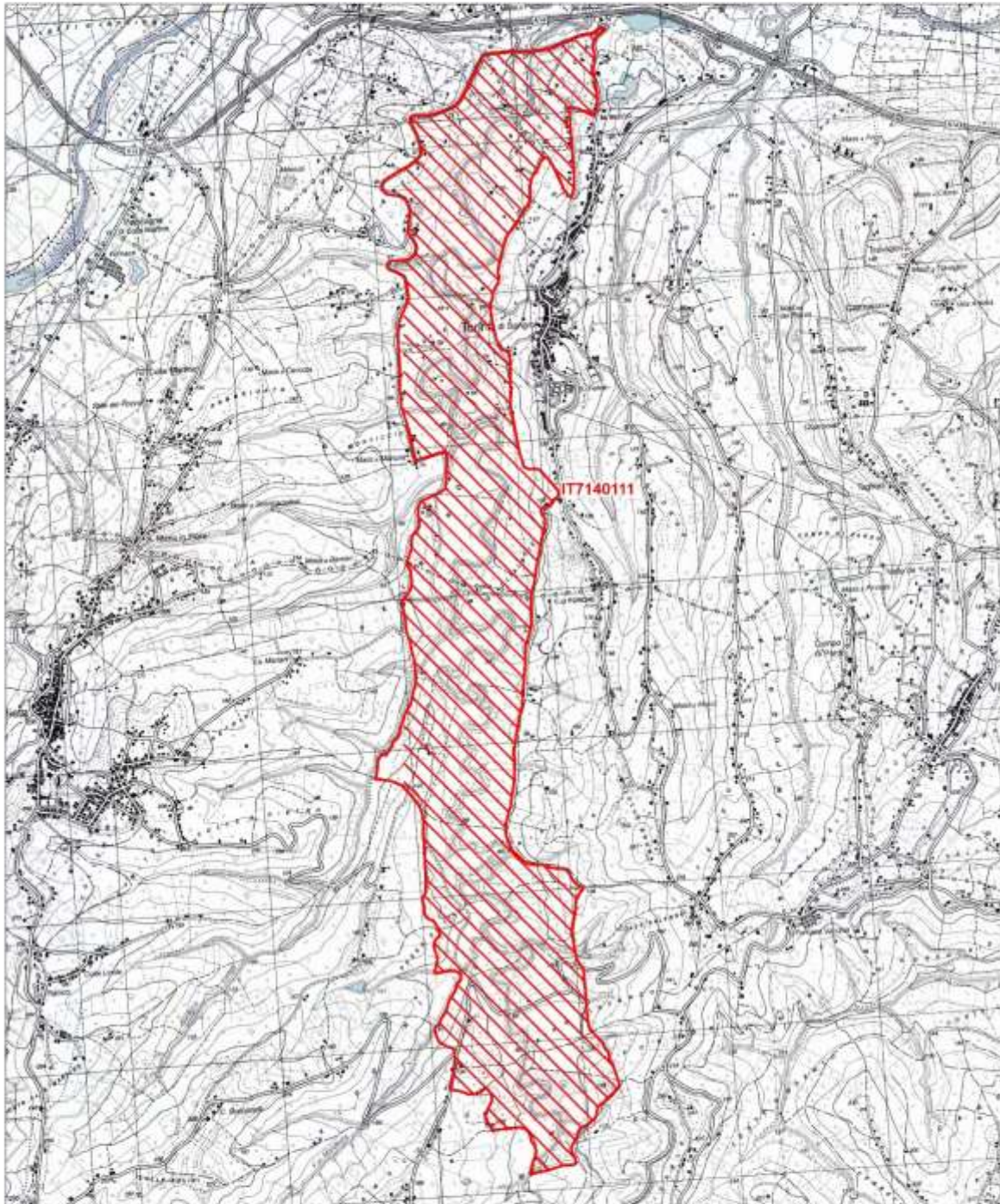
Base cartografica: IGM 1:25000

Regione: Abruzzo

Codice sito: IT7140111

Superficie (ha): 595

Denominazione: Boschi ripariali sul Fiume Osento



Data di stampa: 06/12/2010

0 0.1 0.2

Scala 1:25'000



Legenda

 sito IT7140111

 altri siti

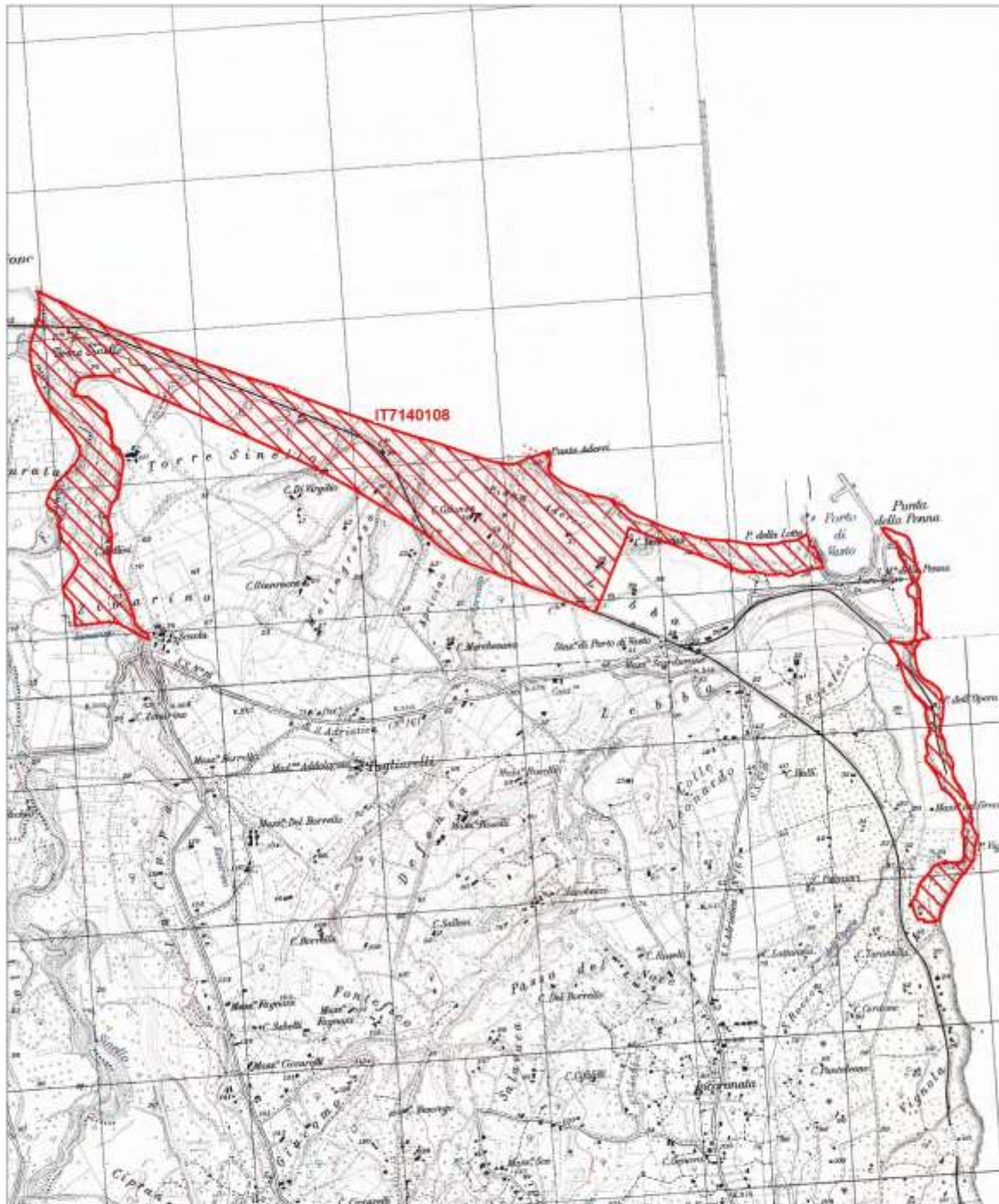
Base cartografica: IGM 1:25'000

Regione: Abruzzo

Codice sito: IT7140108

Superficie (ha): 317

Denominazione: Punta Aderci - Punta della Penna




Data di stampa: 08/12/2010

Scala 1:25'000



Legenda

 sito IT7140108

 altri siti

Base cartografica: IGM 1:25'000



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

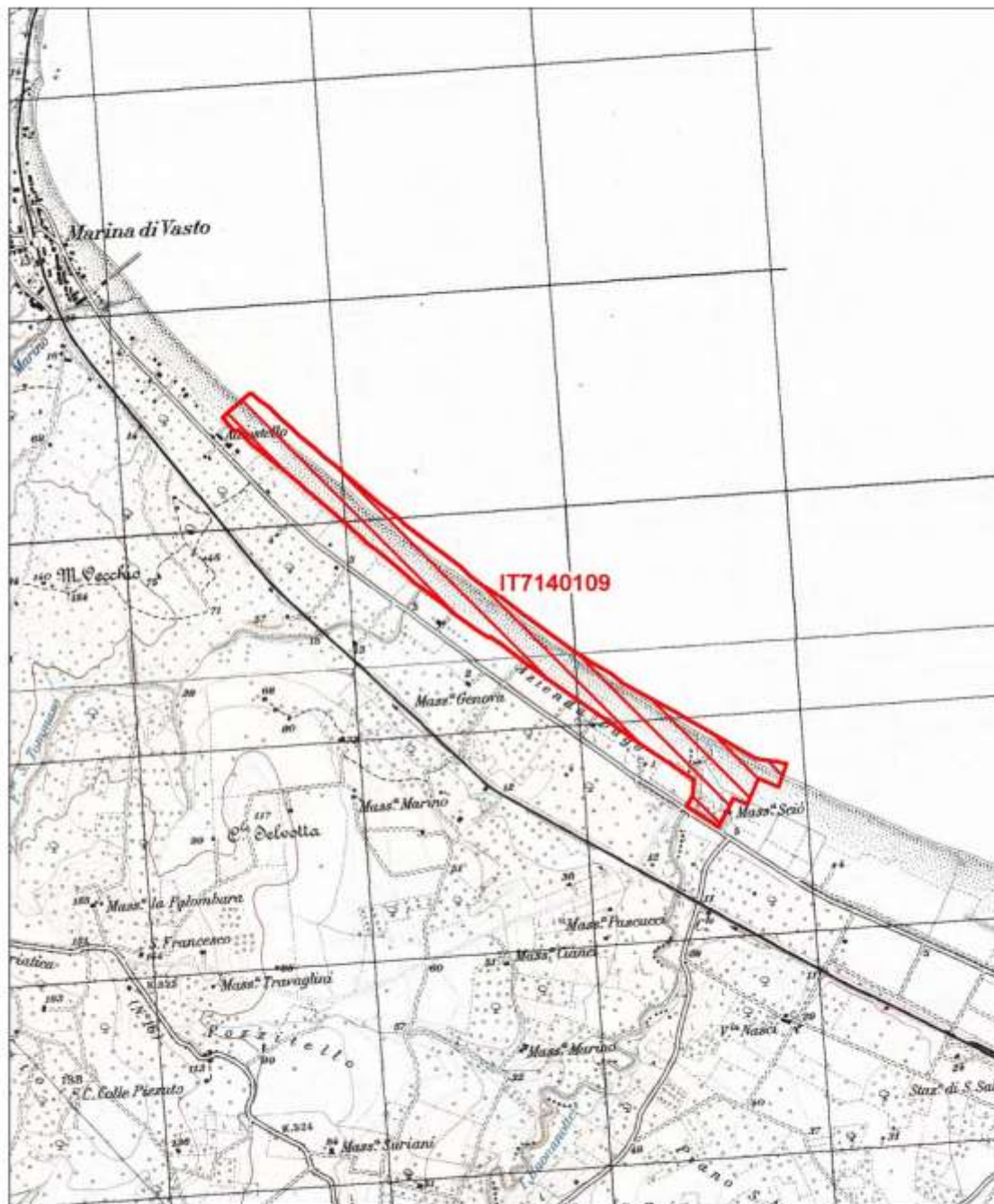


Regione: Abruzzo

Codice sito: IT7140109

Superficie (ha): 57

Denominazione: Marina di Vasto




Data di stampa: 06/12/2010

0 0.1 0.2 Km

Scala 1:25'000



Legenda

 sito IT7140109

 altri siti

Base cartografica: IGM 1:25'000

Linee guida alla progettazione

Allegato1



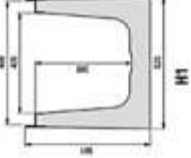


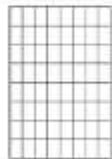



Abaco degli elementi

comma 7, art. 13 NTA del PST



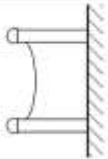

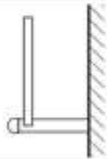


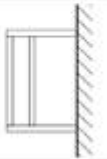

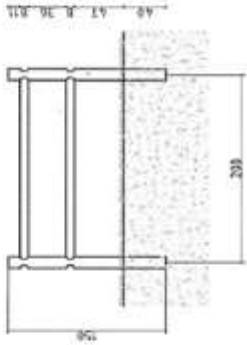
Abaco degli elementi

Nome	Simbolo	Descrizione/Voce di capitolato	Immagine	Disegno tecnico	Colori	Allegati	Note
Guardrail_Margaritelli Esterni Eterni							
1.A N2BL.01		N2BL.01 Barriera stradale di sicurezza realizzata in legno lamellare ed acciaio, CERTIFICATA CE secondo la norma armonizzata EN 1317-5, destinazione BORDO LATERALE in classe di contenimento N2. Certi-cato di Costanza della Prestazione CE n° 0497/CFR/3151 (prima emissione del 18/06/09) da CSI SpA - Bollate.				Scheda tecnica Certi-cato CE	
Pavimentazione							
2.A Cemento drenante		Cemento drenante Il cemento drenante è una miscela di cemento, aggregati, acqua e additivi. Questo viene detto "drenante" quando al suo interno sia privo o abbia percentuali molto basse di sabbia e di materiali fini. La ragione principale che ne ha visto incrementato l'utilizzo nei parcheggi è il bene-cio che esso apporta durante eventi meteorologici eccezionali.					
2.B Ciottoli		Ciottoli con sottofondo misto di cava Finitura realizzata con ciottoli bianchi con grana granulometrica compresa tra i 40/60mm posto su di uno strato di 200 mm di sottofondo misto di cava a grana granulometrica 0/30 mm ottenuto dalla frantumazione e vagliatura di ghiaie alluvionali di natura calcarea.					
Cordolo invalicabile							
3.A Cordolo invalicabile		Elemento spartitraffico invalicabile prefabbricato in calcestruzzo vibrocompreso. Gli elementi sono posati in opera su fondazione di calcestruzzo a rinvanco di 5cm.					





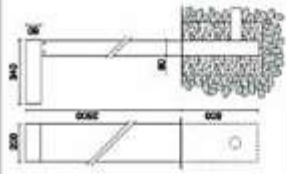


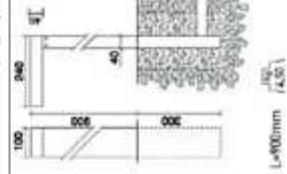
Abaco degli elementi

Nome	Simbolo	Descrizione/Voce di capitolato	Immagine	Disegno tecnico	Colori	Allegati	Note
Regimentazione delle acque							
4.A		Canale in cemento vibrocompresso con griglia Canale in cemento vibrocompresso con proili salvabordo zincati. I canali convogliano le acque raccolte immettendole in percorsi sicuri, per ridurre al minimo gli sprechi e i rischi d'inquinamento.				Scheda tecnica	
4.B		Zanella Zanella utilizzata per la regimentazione delle acque meteoriche di ruscellamento provenienti da strade, piazzali, giardini ecc... costituita da una lastra con superficie superiore concava, realizzata con elementi fabbricati di conglomerato cementizio vibro compresso. Il manufatto può essere utilizzato in ambito stradale, per il deflusso dell'acqua piovana.					
Sistemazione dei pendii							
5.A		È necessario l'utilizzo di un cassero a pendere in rete metallica sagomata per la formazione del prolo del pendio con inclinazione costante. Le geogriglie o geotessili di rinforzo servono ad armare il terreno, intercettando le curve di scivolamento. Invece la retina a maglia stretta in «bra di vetro» utilizzata per contenere il materiale «ne di riempimento. La struttura viene poi riempita con terreno di scavo e terra vegetale, ghiale o riciclato. Il terreno viene compattato a strati regolari con spessore non a 35 centimetri attraverso nuli vibranti adeguati. Si conclude l'intervento con il rinverdimento del paramento esterno attraverso l'idrosemina a spessore o la piantumazione di essenze vegetali.					
5.B		I gabbioni metallici sono strutture cubiche e modulari e sono tipicamente realizzati in rete elettrosaldata o a doppia torsione con copertura in zinco, zincoalluminio o zinco e PVC. Le maglie possono essere di formato quadrato o rettangolare, mentre i fil metallici hanno un diametro che oscilla tra i 4 e i 5 mm. Come vedremo dopo in dettaglio, in fase di installazione tali gabbioni vengono riempiti con opportuno pietrame.					



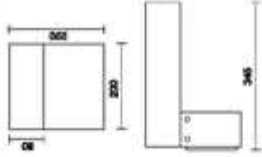

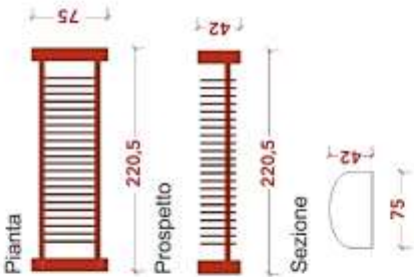

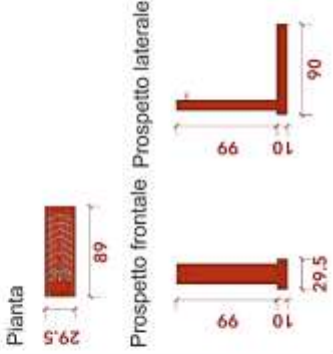
Abaco degli elementi

Nome	Simbolo	Descrizione/Voce di capitolato	Immagine	Disegno tecnico	Colori	Allegati	Note
<p>5.C</p> <p>Pali-cate doppie</p>		Manufatto a gravità formato da una struttura cellulare in pali di legno abbinato alla posa di piante.					Da utilizzare per la realizzazione di vialetti pedonali.
Dissuasore accesso parcheggio							
<p>6.A</p> <p>Barriera automatica a catena mobile</p>		Barriera automatica a catena mobile con movimento elettromeccanico, pensata per delimitare passi carrai e aree di parcheggio private.					
<p>6.B</p> <p>Barriera automatica Gard8</p>		La serie di barriere Gard 8 « specifica per passaggi » no a 7,6 m (24,9 ft). Proili morbidi, spigoli arrotondati per una soluzione ideale per accessi di grandi dimensioni.					Scheda tecnica
Staccionata							
<p>7.B</p> <p>Staccionata a corrente orizzontale</p>		Le classiche staccionate o palizzate in pali di legno, ideate per delimitare campi, terreni, giardini particolarmente vasti. Le recinzioni a moduli componibili sono molto rapide da montare.					




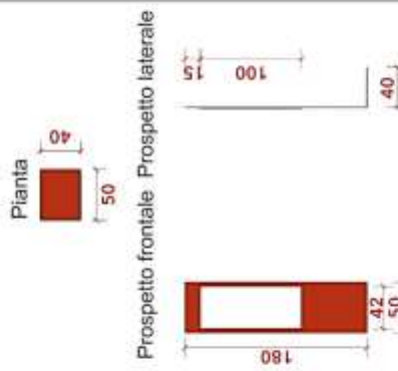

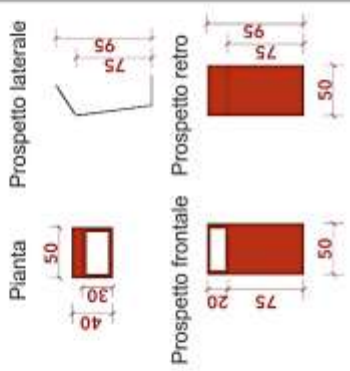
Abaco degli elementi

Nome	Simbolo	Descrizione/Voce di capitolato	Immagine	Disegno tecnico	Colori	Allegati	Note
Scalinate							
8.A		Scala autoportante realizzata con doppio montante in ferro, i gradini sono in legno e il parapetto in acciaio a correnti orizzontali, punche» rispettivo i requisiti di sicurezza.					
Illuminazione							
9.A		Lampione per esterni con installazione a terra; corpo in pressofusione di alluminio verniciatura in polveri di poliestere con trattamento speciale per esterni (sabbatura, decappaggio, n.3 lavaggi, fluorozirconatura, fondo in polveri epossidiche e -nitura di super-cie in polvere di poliestere). Colore: Brown				Scheda tecnica	
9.B		Lampione per esterni con installazione a terra; corpo in pressofusione di alluminio verniciatura in polveri di poliestere con trattamento speciale per esterni (sabbatura, decappaggio, n.3 lavaggi, fluorozirconatura, fondo in polveri epossidiche e -nitura di super-cie in polvere di poliestere). Colore: Brown				Scheda tecnica	


Abaco degli elementi

Nome	Simbolo	Descrizione/Voce di capitolato	Immagine	Disegno tecnico	Colori	Allegati	Note
Illuminazione							
9.C ELLE XL Appique LED		Lampione per esterni con installazione a parete, corpo in pressofusione di alluminio verniciatura in polveri di poliestere con trattamento speciale per esterni (sabbatura, decappaggio, n.3 lavaggi, l'ozirconatura, fondo in polveri epossidiche e nitura di super-cie in polvere di poliestere). Colore: Brown				Scheda tecnica	
Rastrelliera							
10.A		Il portabicì è costituito da un elemento a spirale fatto con tubo saldato a due tubolari orizzontali tondi in acciaio. Alle estremità dei tubolari orizzontali sono saldate le doppie staffe in piatto opportunamente forate per il «seggio ai muretti laterali di sostegno in calcestruzzo sabbato» (predisposti con boccole «vietate» tramite viti inox mascherate sotto coperchio metallico. Tutte le parti metalliche sono in acciaio inox. @ adatto a luoghi dove non si pu' «ssare al pavimento tramite tasselli. Per scuole, oratori, stazioni, ecc. Molto robusto è in grado di sopportare senza problemi le intemperie.					
Fontanella							
11.A		FUENTE di Metalco è una fontana costituita da una struttura in tubo d'acciaio disponibile, a scelta, a sezione rettangolare, circolare o ellittica. Il rubinetto in ottone nichelato » del tipo a pulsante con molla di ritorno. La struttura » «ssata alla base della vasca, dotata di un tubo di scarico e troppo-pieno. Sul retro della stessa è presente una feritoia adatta al collegamento del tubo di alimentazione. La caditoia è asportabile per consentire la pulizia della vasca.					

Abaco degli elementi

Nome	Simbolo	Descrizione/Voce di capitolato	Immagine	Disegno tecnico	Colori	Allegati	Note
Cestino portari-uti							
12.A		Corte di Metalco « un cestino portari-uti realizzato in acciaio corten.		<p>Pianta</p>  <p>Prospetto frontale</p> <p>Prospetto laterale</p>			
Totem informativo							
13.A		Il totem è un mezzo di comunicazione in acciaio corten utilizzato per informare, dirigere o guidare. Il suo pro-lo robusto ed elegante si sposa con la semplicità della sua forma, inserendosi naturalmente in ogni tipo di progetto.		<p>Pianta</p>  <p>Prospetto frontale</p> <p>Prospetto laterale</p>			
13.B		Il totem è un mezzo di comunicazione in acciaio corten utilizzato per informare, dirigere o guidare. Il suo pro-lo robusto ed elegante si sposa con la semplicità della sua forma, inserendosi naturalmente in ogni tipo di progetto.		<p>Pianta</p>  <p>Prospetto frontale</p> <p>Prospetto laterale</p> <p>Prospetto retro</p>			

Abaco degli elementi

Nome	Simbolo	Descrizione/Voce di capitolato	Immagine	Disegno tecnico	Colori	Allegati	Note
Pavimentazione aree pedonali							
<p>14.A</p> <p>Pavimentazione in legno teak</p>		<p>Una pedana in legno rialzata rivestita con doghe di legno teak per esterni in grado di resistere a condizioni ambientali estreme.</p>					

Abaco degli elementi

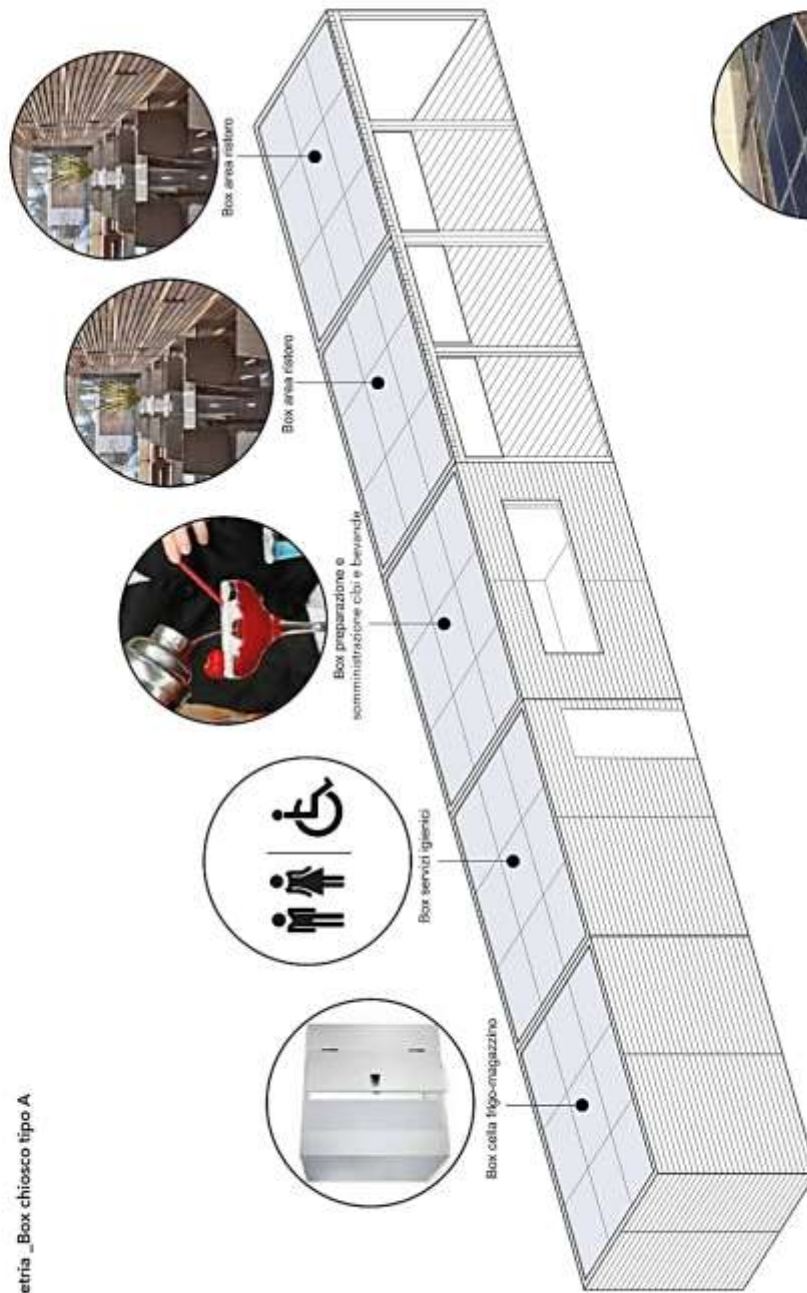
Planta _Box chiosco tipo A



LEGENDA:

1. Cella frigo
2. Magazzino
3. Spogliatoio
4. Bagno dipendenti
5. Bagno clienti
6. Area di preparazione e somministrazione di cibi e bevande
7. Area ristoro

Assonometria _Box chiosco tipo A



Copertura con moduli fotovoltaici



Rivestimento in listelli di legno

Normativa di riferimento

Urbanistica

L.R. 18/83 testo in vigore;

L.R. 30/03/2007, n. 5;

Quadro di Riferimento Regionale;

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – Chieti;

Piani Regolatori Comunali;

Art. 21 NTA del QRR Abruzzo;

art. 6 LR 70/95;

art 1 LR n.5 del 30/03/2007;

L. 06/12/1991 n. 394 e smi;

L. 8 agosto 1985, n, 431;

L. n. 183/1989;

art. 41 LR n. 38/1996;

art. 6 LR 18/1983 e sm

Riferimenti bibliografici e di buone pratiche principali

Luigi Mazza, Direttiva per la valorizzazione della costa teatina, 2009.

F. Farinelli, Documento preliminare al Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera della Provincia di Chieti, 2005.

Provincia di Chieti, Progetto preliminare della Via Verde della costa teatina, 2009 e aggiornamenti.

A. Clementi, Interpretazioni di Paesaggio, Meltemi Roma 2002.

Alberto Magnaghi, Il territorio degli abitanti, Ed. Dunod, Milano, 1998.

D.Lgs 42/2004, Codice dei Beni culturali e del paesaggio.

Lionella Scazzosi (a cura di), Politiche e culture del paesaggio, Esperienze internazionali a confronto, Gangemi Editore, Roma, 1999.

Antonio De Rossi, Giovanni Durbiano, Francesca Governa, Luca Rainerio, Matteo Robiglio (a cura di), Linee nel paesaggio, Esplorazioni nei territori della trasformazione, Utet Libreria Torino, 1999.

Carlo Socco, Città. Ambiente, Paesaggio, Lineamenti di progettazione urbanistica, Utet Libreria Torino, 2000.

Eugenio Turri, Il paesaggio come teatro, Dal territorio vissuto al territorio apprezzato, Marsilio, Venezia, 1998.

Maria Cristina Gibelli, Fausto Curti (a cura di), Pianificazione strategica e gestione dello sviluppo urbano, Alinea, Firenze, 1996

Roberto Gambino, Conservare Innovare paesaggio, ambiente, territorio, Utet Libreria, Torino, 1997

Paolo Fabbri, L'attrazione della costa, Cause ed effetti. Il caso del medio Adriatico, Pàtron Editore Bologna, 1997

Renata Valente, Frontiere tra mare e terra La progettazione ambientale lungo la linea di costa, Liguori Editore, Napoli, 1999.

Regione Abruzzo, Quadro di Riferimento Regionale QRR, 1998.

Provincia di Chieti. Documento programmatico del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera, 2010.

Provincia di Chieti. Direttiva per la valorizzazione della via verde, 2008.

HUFFPOST. [huffingtonpost.it](https://www.huffpost.it)

L'esperienza di Elena Stella, una consulente del turismo che - complice la pandemia - ha deciso di trasferirsi in un borgo. Pro e contro di una scelta di vita sempre più ambita. Di Ilaria Betti, 19/05/2021

Camera di Commercio Chieti - Pescara. Masterplan della via verde costa dei trabocchi, 2018.