

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. 183/1988; art. 41 L.R. n. 38/1996; art. 6 L.R. 18/1983)

Progetto definitivo

Controdedotto Novembre 2023



Norme Tecniche di Attuazione NTA
adeguate agli esiti delle controdeduzioni

Componente della Giunta

Architetto Nicola Campitelli

Direttore del Dipartimento Territorio e Ambiente

Architetto Pierpaolo Pescara

Gruppo di lavoro

Coordinamento

Dott. Luca Valente 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 - Responsabile Ufficio Programmi, Norme e Programmi Integrati del Servizio Edilizia Sociale e Scolastica

Architetto Laura Antosa - Responsabile Ufficio Demanio Marittimo del Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio

Dott.ssa Barbara Togna - dipendente 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)

Norme Tecniche di Attuazione adeguate alle risultanze delle consultazioni e dei pareri per la valutazione ambientale strategica VAS

NTA

NOVEMBRE 2023
CONTRODEDOTTE

SOMMARIO

TITOLO I OBIETTIVI E CONTENUTI

- Art. 1 Obiettivi del progetto di territorio
- Art. 2 Consistenza e struttura del PST
- Art. 3 Elaborati
- Art. 4 Valenza programmatica

TITOLO II PRINCIPI GENERALI

- Art. 5 Temi e finalità
- Art. 6 Criteri di intervento
- Art. 7 Salvaguardia del paesaggio e dell'ambiente
- Art. 8 Detrattori ambientali

TITOLO III PROGETTO DI TERRITORIO

- Art. 9 La visione guida
- Art. 10 Progetto di territorio della costa dei trabocchi
Palinsesto del progetto di territorio
- Art. 11 Progetti strategici
- Art. 12 La via verde
- Art. 13 Il corridoio verde
- Art. 14 Regole generali "unitarie" per le aree di risulta e le stazioni ferroviarie dismesse
- Art. 15 Ambiti funzionali delle aree e dei volumi - San Vito Chietino StA1
- Art. 16 Ambiti funzionali delle aree e dei volumi - Fossacesia Marina StA2
- Art. 17 Ambiti funzionali delle aree e dei volumi - Torino di Sangro StA3
- Art. 18 Ambiti funzionali delle aree e dei volumi - Vasto Marina StA4
- Art. 19 Rigenerazione urbana delle Marine (Lidi)
- Art. 20 Parcheggi pubblici (interscambio modale)
- Art. 21 La strada panoramica della Costa dei Trabocchi, strada statale Adriatica n. 16
- Art. 22 Il sistema delle aree protette e della costa teatina e delle aree di eccellenza ambientale e paesaggistica
- Art. 23 Il sistema dei trabocchi
- Art. 24 Il sistema delle aree demaniali marittime
- Art. 25 La comunità ospitale
- Art. 26 Il sistema delle aree agricole costiere e retrocostiere
- Art. 27 Indicazioni generali, finali e unitarie di coerenza progettuale
- Art. 28 Pubblica sicurezza, pubblica incolumità e prevenzione del patrimonio boschivo

TITOLO I - OBIETTIVI E CONTENUTI

Art. 1 Obiettivi del progetto di territorio

1 - L'obiettivo prioritario del PST, è quello di valorizzare e salvaguardare 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).

2 - Il perseguimento dell'obiettivo del PST è possibile a partire dalla nuova idea di territorio espressa dalla Visione Guida (Tav. 05) perché fondata 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.

3 - Il PST è pensato per sostenere e facilitare gli interventi di trasformazione urbana e territoriale intorno alla via verde della Provincia di Chieti, a partire dalla fruizione e dalla godibilità della stessa infrastruttura unitamente al recupero e alla rifunzionalizzazione unitaria delle stazioni ferroviarie dismesse, con un'azione di pianificazione estesa all'intero ambito costiero.

4 - Il PST trascende la strutturazione urbanistica della semplice linea di costa e definisce un progetto di territorio (progetto di area vasta) che coinvolge in modo integrato il mare, la linea di costa, il demanio marittimo, la fascia costiera libera ed urbanizzata, le colline costiere e retrocostiere, gli ambiti vallivi di foce fluviale e torrentizia, le aree agricole, le borgate marine e i centri storici di crinale (il sistema costiero nella sua interezza).

5 - PST è inteso quale strumento progettuale di coerenza territoriale che le parti interessate (pubbliche e private) condividono impegnandosi a sostenere 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 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.

Art. 2 Consistenza e struttura del PST

1 - L'ambito di intervento del PST coinvolge la fascia costiera della Provincia di Chieti, e in modo diretto tutti i Comuni della costa interessati dalla dismissione del tracciato ferroviario della linea Ancona - Foggia nel tratto compreso tra Ortona e Vasto Marina: Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Casalbordino, Vasto (Tav. 1).

2 - L'ambito amministrativo del Comune di Villalfonsina anche se non direttamente interessato dalla dismissione del tracciato ferroviario concorre alla strutturazione del PST. La completa interclusione del territorio tra i confini amministrativi di Torino di Sangro e Casalbordino, le strettissime relazioni dei suoi elementi costitutivi con le aree agricole della prima collina litoranea determinano condizioni di forte continuità ambientale e paesaggistica appartenente alla costa dei trabocchi.

3 - 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 acquisite dalla Provincia di Chieti unitamente alle ex stazioni ferroviarie presenti con le relative aree di pertinenza sulle quali, ai sensi della LR 5/2007 è confermata la preclusione di ogni attività di trasformazione del suolo diversa dalla destinazione a verde. Il corridoio verde contiene la via verde della Provincia di Chieti quale percorso ciclopedonale di eccellenza.

Gli interventi consentiti nelle aree destinate a verde limitatamente ad alcune porzioni già urbanizzate nell'ambito di quelle denominate CV3 di cui al successivo articolo 13, la cui più efficace individuazione e distribuzione è demandata alla definizione di specifici criteri mediante emanazione di un regolamento di esercizio della Via Verde da parte della Provincia di Chieti, sono:

- a) strutture leggere, facilmente amovibili e temporanee, per la vendita di prodotti, vendita di alimenti e bevande, stallo e noleggio di velocipedi e biciclette;
- b) aree dedicate alla pratica sportiva all'aria aperta, senza realizzazione di volumetrie;
- c) aree per ombreggi stagionali;
- d) strutture per servizi igienici;
- e) aree di sosta e parcheggio limitatamente a quelli previsti dal progetto esecutivo della Via Verde.

4 - Il 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.).

5 - Il PST è previsto nel Quadro di Riferimento Regionale QRR vigente ed è disciplinato dall'art. 21 delle stesse Norme Tecniche di Attuazione NTA. La fattibilità del quadro normativo 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). La procedura di adozione e approvazione del PST è definita dal comma 4, art. 6bis della Legge Regionale 12/04/1983, n. 18 e successive modifiche ed integrazioni.

6 - IL PST contempla ed implementa in modo unitario le buone pratiche progettuali concretizzatesi nel tempo per la costa dei trabocchi a vantaggio della collettività locale a partire dalle azioni profuse dalla Provincia di Chieti per l'acquisizione delle ex aree ferroviarie, la realizzazione e la gestione della via verde. Particolare riferimento è individuato nei confronti della "Direttiva per la valorizzazione della costa teatina" della Provincia di Chieti (in attuazione degli articoli 44, 45, 46 della norme di attuazione del PTCP), al Documento programmatico della Provincia di Chieti (2009 e 2011 in attuazione degli artt. 44, 45, 46 delle norme tecniche del PTCP), nonché, oltremodo al Masterplan generale della via verde costa dei trabocchi (Camera di Commercio Chieti-Pescara 2018), alla Guida al mantenimento dei trabocchi della costa teatina (Maria Cristina Forlani 2014), e al testo "Progettare per l'ambiente costiero - il recupero della cultura materiale e la valorizzazione delle risorse nella "Costa dei Trabocchi" (Maria Cristina Forlani 2021). Pertanto, il PST si configura quale progetto complesso di area vasta (afferente alla metodologia propria della pianificazione territoriale) strutturato in piena coerenza e continuità rispetto alle azioni messe in campo dalla Provincia di Chieti, dai Comuni della costa dei trabocchi e dalla Regione Abruzzo per la salvaguardia e la valorizzazione ambientale e paesaggistica dell'ambito costiero, per la rigenerazione urbana e socioeconomica delle marine, nonché, oltremodo, per la strutturazione di un sistema turistico diffuso di eccellenza che trova forza autogenerante nella tutela e salvaguardia delle identità e autenticità locali (ambientali, paesaggistiche, storiche, architettoniche, artistiche).

7 - Il PST della Regione Abruzzo può essere ulteriormente sviluppato e dettagliato dal Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera della Provincia di Chieti di cui agli articoli 44-46, 58 delle norme tecniche di attuazione del Piano di Coordinamento Provinciale vigente PTCP.

8 - Il PST è strutturato da quattro componenti progettuali fortemente correlate, anche se distinte, non separate:

1. Visione Guida;
2. Progetto di territorio;
3. Progetti strategici;
4. Struttura e qualificazione del corridoio verde;

9 - Il PST si attua per mezzo dell'articolazione e realizzazione dei progetti strategici, nonché, oltremodo, per mezzo dell'applicazione dei criteri d'intervento e delle linee guida riportate nei successivi articoli della presente normativa tecnica.

10 - Nel presente progetto, la Visione Guida (Tav. 05) è codificata e articolata nel palinsesto del progetto unitario di territorio (Tavole 03a, b, c; Tav. 04). La strutturazione e la qualificazione del corridoio verde (Tavole 06 - 13) costituisce l'ulteriore organizzazione del progetto unitario di territorio.

Art. 3 Elaborati

Oltre alle presenti norme, costituiscono parte integrante del presente strumento la Relazione Tecnica con i seguenti elaborati grafici:

- Tav. 01 Disposizione amministrativa e territoriale della costa dei trabocchi;
- Tav. 02a Sistema della salvaguardia ambientale e paesaggistica;
- Tav. 02b Sistema della salvaguardia ambientale e paesaggistica;
- Tav. 02c Sistema della salvaguardia ambientale e paesaggistica;
- Tav. 03a Palinsesto del progetto di territorio;
- Tav. 03b Palinsesto del progetto di territorio;
- Tav. 03c Palinsesto del progetto di territorio;
- Tav. 04 Palinsesto territoriale della costa dei trabocchi;
- Tav. 05 Visione guida del palinsesto territoriale;
- Tav. 06 Struttura e qualificazione del corridoio verde - Ortona;
- Tav. 07 Struttura e qualificazione del corridoio verde - San Vito Chietino;
- Tav. 08 Struttura e qualificazione del corridoio verde - Rocca San Giovanni;
- Tav. 09 Struttura e qualificazione del corridoio verde - Fossacesia;
- Tav. 10 Struttura e qualificazione del corridoio verde - Torino di Sangro;
- Tav. 11 Struttura e qualificazione del corridoio verde - Casalbordino;
- Tav. 12 Struttura e qualificazione del corridoio verde - Vasto A;
- Tav. 13 Struttura e qualificazione del corridoio verde - Vasto B.

Art. 4 Valenza programmatica

1 - Il presente PST assume nei confronti dei piani e dei programmi di diverso livello la valenza e la cogenza prevista dal comma 7 dell'art. 6 della L.R. 18/83 nel testo in vigore. Le visioni e i progetti contenuti nel presente strumento urbanistico possono costituire priorità rispetto ai programmi di finanziamento pubblico messi in essere dalla Regione Abruzzo.

2 - Il PST, nell'ambito di tutte le attività generali e particolari orientate verso la salvaguardia e la tutela dell'ambiente, assume il "Sistema delle aree protette della costa teatina" (L.R. 30 marzo, n. 5 del 2007) quale progetto

preventivo di salvaguardia ambientale e di sviluppo sostenibile per il Parco Nazionale della Costa Teatina (così come individuato al comma 3 art. 8 della Legge n. 93/2001).

3 - I contenuti progettuali del progetto di territorio del presente PST (Tavole 03a, b, c, Tav. 04, Tav. 05) orientano la progettazione urbanistica locale e ne rappresentano la cornice di senso (P.R.G., P.R.E. e Piano demaniale marittimo comunale) in piena coerenza con le azioni di tutela e salvaguardia del territorio costiero disposte dalla Provincia di Chieti di cui al precedente art. 2.

4 - I contenuti progettuali del corridoio verde (Tavole 06 - 13) possono costituire variante urbanistica per mezzo del loro recepimento nella strumentazione urbanistica locale (P.R.G., P.R.E. e Piano demaniale marittimo comunale).

TITOLO II PRINCIPI GENERALI

Art. 5 Temi e finalità

1 - Il PST è fondato sul mantenimento dell'integrità ambientale ad oggi tramandata nel tempo. Le risorse naturali ivi presenti (il sistema delle aree protette unitamente al corridoio verde, al mare, ai trabocchi, ai percorsi fluviali di foce, ai lidi ed i centri storici) costituiscono il patrimonio di risorse identitarie da salvaguardare.

2 - La via verde è il progetto prioritario della Provincia di Chieti 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.

3 - Lungo tutto il tratto della via verde e del relativo corridoio verde non è consentita l'attestazione di attività, usi, servizi e funzioni potenzialmente avverse in termini di mantenimento dell'integrità ambientale e paesaggistica presente e residua, ad eccezione di quanto indicato all'art. 2, comma 3.

4 - Il corridoio verde, nella sua interezza e complessità, il sistema delle aree protette della costa teatina (L.R. 5/2007), il mare, le aree demaniali marittime, gli ambiti di foce fluviale e torrentizia, costituiscono il serbatoio di naturalità significativo del PST per la costa dei trabocchi e sono da intendersi quale patrimonio di risorse naturali identitarie da salvaguardare.

5 - Il presente PST assume il nuovo paradigma culturale della transizione ecologica di livello globale mirato verso la riduzione dell'impatto distruttivo

sull'ambiente, a partire dallo stato di fatto, e garantendo buoni livelli di benessere per gli abitanti del territorio.

5.1 - I progetti strategici del PST, nonché, oltremodo, i nuovi progetti previsti in attuazione dei Piani degli Enti locali (P.R.G., P.R.E. e piani attuativi correlati) 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, e avente come finalità la massimizzazione degli usi costieri potenziali con la minimizzazione della conflittualità ambientale. Al riguardo, i progetti strategici del PST costituiscono a tutti gli effetti gli ambiti prioritari dove intervenire, ovvero, ambiti di caratterizzazione per indirizzare interventi successivi a lungo termine.

6 - Conservazione attiva.

Mantenimento delle caratteristiche ambientali, storiche e paesaggistiche dei luoghi. Mantenimento dei valori costitutivi e delle morfologie del territorio, tenendo conto anche delle tipologie architettoniche, nonché delle tecniche e dei materiali costruttivi tradizionali.

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.

7 - 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.

8 - 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 ai fini della funzionalità lavorativa mirata al miglioramento della qualità degli spazi aperti per il lavoratore e gli abitanti.

Art. 6 Criteri di intervento

6.1 - Sono criteri per azioni che qualificano il territorio della costa dei trabocchi in funzione delle reali caratteristiche ambientali, paesaggistiche, storiche e architettoniche dei luoghi di intervento. Sono generali e si applicano su tutto l'ambito di territorio della costa dei trabocchi strutturato dal presente PST:

- 1.1. Valorizzazione dell'ambiente naturale, del paesaggio e, in particolare, della vegetazione. Valorizzazione della funzione ecologica dei corsi d'acqua e degli elementi vegetazionali di tipo lineare. Valorizzazione degli orti litoranei.
- 1.2. Valorizzazione delle pratiche agricole.
- 1.3. Valorizzazione del paesaggio con il recupero dei caratteri tipomorfologici 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.
2. Interventi di valorizzazione territoriale.
 - 2.1. Realizzazione di parcheggi attrezzati esterni al corridoio verde anche con superfici permeabili; realizzazione di accessi pedonali per raggiungere il mare.
 - 2.2. Utilizzo di attrezzature amovibili 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 verso la via verde e verso il mare.
 - 2.5. Applicazione di azioni per il recupero architettonico del tessuto urbano vetusto e degradato.
3. Interventi di valorizzazione ambientale con tecniche di ingegneria naturalistica.
 - 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.
- 3.13. Limitazione della modellazione e sistemazione altimetrica del terreno, e di ogni lavorazione che possa determinare svilimento dei caratteri ambientali e paesaggistici della costa dei trabocchi.
- 3.14. Fitodepurazione dei corsi d'acqua ed eliminazione degli scarichi liquidi singoli e a sistema che possono pregiudicare la qualità delle acque fluviali e marine.

6.1 - I progetti strategici del PST, così come i sopra riportati 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). 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.

Art. 7 Salvaguardia del paesaggio e dell'ambiente

1 - Il presente PST è definito nell'ambito delle problematiche complessive di salvaguardia del paesaggio e dell'ambiente e delle esigenze connesse ad un uso compatibile delle risorse naturali. A tal fine, ogni intervento previsto deve essere sottoposto alle procedure ambientali e paesaggistiche, a cura dei soggetti preposti per legge, da effettuare sui vari livelli di progettazione previste (preliminare, definitivo, esecutivo); progettazione urbanistica locale, piano di settore.

Art. 8 Detrattori ambientali

1 - Al fine del perseguimento degli obiettivi del PST, è fatto obbligo agli Enti territoriali competenti di proporre a qualsiasi altro programma di intervento l'eliminazione dei detrattori ambientali presenti sulle aree demaniali, sul corridoio verde, in prossimità della via verde, sui centri storici, sulle aree agricole delle colline costiere e sugli ambiti di foce.

In prima istanza sono definiti detrattori ambientali:

1. le discariche di rifiuti solidi e liquidi urbani non controllate;
2. le cave a cielo aperto in disuso;
3. gli impianti tecnologici in contrasto con i valori percettivi del paesaggio costiero (linee elettriche aeree in quota, antenne telefoniche, antenne ripetitrici di segnali audio - televisivi);
4. le aree produttive ed artigianali in contrasto con i caratteri ambientali e paesaggistici afferenti alla costa dei trabocchi,
5. le interruzioni e le discontinuità dei percorsi pedonali, delle carrarecce, delle visuali paesaggistiche, dei corridoi ecologici.

TITOLO III PROGETTO DI TERRITORIO

Art. 9 La visione guida

1 - Costituisce il quadro di senso che permette 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 che le sostengono (Tav. 05). 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.

2 - La visione guida è strutturata da obiettivi di qualità, da criteri di intervento, e da un sistema coerente di progetti strategici. La visione guida rappresenta un quadro di riferimento ragionato, coerente con le caratteristiche del territorio e con le azioni previste dal PTCP della Provincia di Chieti e dai singoli PRG delle amministrazioni interessate (Ortona, San Vito Chietino,

Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Villalfonsina, Casalbordino, Vasto).

3 - La visione guida comporta un impegno da rispettare, sia per le azioni future sia per le azioni in corso attraverso la messa in coerenza degli strumenti urbanistici locali con le indicazioni che la visione guida esprime.

4 - Individua:

- a. (Azione prioritaria unitaria). L'acquisizione, il recupero e la rifunionalizzazione delle quattro stazioni ferroviarie dismesse (San Vito Chietino, Fossacesia, Torino di Sangro, Vasto Marina) per la concretizzazione di una rete di accoglienza turistica diffusa sul territorio della costa dei trabocchi: da stazioni ferroviarie a stazioni dell'accoglienza turistica diffusa;
- b. la realizzazione della "Strada panoramica della costa dei trabocchi", valorizzazione della strada statale Adriatica ss16. Il recupero e la valorizzazione del vecchio tracciato ferroviario della Sangritana, e dei relativi ex caselli ferroviari, per la realizzazione di un percorso turistico attrezzato pluridisciplinare perpendicolare alla costa e complementare alla via verde (rigenerazione della infrastruttura viaria preesistente vocata all'esperienza di attraversamento lento del paesaggio identitario).
- c. l'ospitalità diffusa e la valorizzazione del capitale umano per la costituzione di nuova coesione sociale;
- d. Il recupero e la valorizzazione dei borghi a mare, dei borghi rurali e dei centri storici;
- e. la tutela ambientale e la valorizzazione paesaggistica della fascia costiera compresa tra il mare la collina litoranea caratterizzata dalla presenza della via verde, della ss 16 Adriatica, dalle aree urbanizzate, dalle aree agricole. In questi ambiti estesi sono favoriti gli interventi di recupero e valorizzazione del patrimonio edilizio esistente, di limitazione della nuova edificazione, di salvaguardia dell'ambiente naturale e delle autenticità storiche e culturali presenti. Sono favoriti gli interventi di recupero e di riuso degli antichi tracciati pedonali, dei sentieri, delle strade interpoderali anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambienti costieri.
- f. la realizzazione di zone di rispetto tra aree protette e paesaggio rurale di contesto. La salvaguardia e la tutela delle aree in cui prevale la componente vegetazionale naturale (leccio, pioppo, pioppo tremulo, quercia, roverella, acacia, incolto, cespuglieti, balze) in aree di crinale, di pendio, di valle, di sponda fluviale e che danno soluzione di continuità

alle aree protette, anche tra superfici coltivate. È favorita la realizzazione di zone di transizione tra la natura protetta e le aree antropizzate.

- g. la valorizzazione e messa a sistema delle aree protette (SIC e Riserve Regionali). La predisposizione dei Piani di Assetto Naturalistico e dei relativi strumenti di salvaguardia ambientale e paesaggistica. La realizzazione di strutture dedicate all'accesso e alla fruibilità controllata dei valori ambientali e paesaggistici presenti lungo l'intero tratto costiero e retrocostiero.
- h. la valorizzazione e la rigenerazione del paesaggio agricolo costiero. La tutela e salvaguardia delle aree caratterizzate dalla presenza del vigneto specializzato, dell'oliveto, del seminativo arborato e del frutteto (pianoro, pendio, crinale, valle).
- i. la limitazione della parcellizzazione del territorio. La limitazione delle forme di alterazione del paesaggio rurale e storico-culturale-artistico costruito.

Art. 10 Progetto di territorio della costa dei trabocchi

Palinsesto del progetto di territorio

1 - È costituito dall'insieme delle interpretazioni descrittive e delle azioni di progetto contenute negli elaborati cartografici del PST (Tavole 03a, b, c, Tav. 04). È strutturato dall'esito della codificazione delle scelte condivise nella visione guida (art. 9). Il progetto di territorio è da intendersi quale espressione progettuale di articolazione e approfondimento tematico e implementazione cartografica della visione guida. Ogni indicazione progettuale (per quanto attiene tutti gli elementi di interesse della rigenerazione territoriale della costa dei trabocchi) è restituita, ridisegnata e sviluppata su base cartografica ufficiale IGMI in rapporto di scala 1:25.000, e per tutto il territorio afferente alla costa dei trabocchi.

2 - Ambito di tutela e salvaguardia ambientale.

Valorizzazione e messa a sistema delle aree protette (ZSC e Riserve Regionali).

Predisposizione dei Piani di Assetto Naturalistico e dei relativi strumenti di salvaguardia ambientale e paesaggistica. Realizzazione di strutture dedicate all'accesso e alla fruibilità controllata dei valori ambientali e paesaggistici presenti lungo l'intero tratto costiero e retrocostiero. Aree della vegetazione spontanea tipica degli ambienti costieri. Aree ripariali boscate, boschi, brughiere, incolti.

Aste vallive torrentizie e fluviali.

Sono favorite tutte le azioni correlate agli obiettivi di qualità (art. 5), ai criteri di intervento (art. 6), ai progetti strategici (art. 11).

3 - Ambiti litoranei e costieri connotati prevalentemente da vegetazione spontanea, nonché alla cura degli spazi aperti non privi di urbanizzazione. Collina litoranea caratterizzata dalla presenza della via verde, dalla S.S. Adriatica e da zone urbane lineari aggregate attorno alle stazioni ferroviarie, delle aree agricole e delle valli fluviali. Azioni favorite:

- interventi di recupero e valorizzazione del patrimonio edilizio esistente, di limitazione della nuova edificazione, di salvaguardia dell'ambiente naturale e delle autenticità storiche e culturali presenti.
- interventi di recupero e riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie.
- pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri.
- la realizzazione di zone di rispetto tra aree protette e paesaggio rurale di contesto. Salvaguardia e tutela delle aree in cui prevale la componente vegetazionale naturale (leccio, pioppo, pioppo tremulo, quercia, roverella, acacia, incolto, cespuglieti, balze) in aree di crinale, di pendio, di valle, di sponda fluviale e che danno soluzione di continuità alle aree protette, anche tra superfici coltivate.
- realizzazione di zone di transizione tra la natura protetta e le aree antropizzate, realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette.

Sono favorite inoltre tutte le azioni correlate agli obiettivi di qualità (art. 5), ai criteri di intervento (art. 6), ai progetti strategici (art. 11).

4 - Ambiti delle colline costiere e retrocostiere caratterizzati da pratiche d'uso correlate all'agricoltura. Azioni favorite:

- Valorizzazione e rigenerazione del paesaggio agricolo costiero.
- Tutela e salvaguardia delle aree caratterizzate dalla presenza del vigneto specializzato, dell'oliveto, del seminativo arborato e del frutteto (pianoro, pendio, crinale, valle).
- Limitazione della frammentazione delle aziende agricole e della parcellizzazione del territorio. Limitazione delle forme di alterazione del paesaggio rurale e storico.
- Sono favorite tutte le azioni correlate agli obiettivi di qualità (art. 5), ai criteri di intervento (art. 6), ai progetti strategici (art. 11).

5 - Aree esterne al corridoio verde e parzialmente ricadenti all'interno degli ambiti di territorio di cui ai precedenti commi. Aree destinate a Zona C di espansione edilizia dai rispettivi strumenti urbanistici locali (P.R.G.).

Aree di particolare rilevanza per l'interazione tra la destinazione urbanistica da P.R.G. e il contesto ambientale e paesaggistico costiero.

6 - Gestione delle aree di espansione del Piano regolatore.

Sono l'occasione per costruire i nuovi paesaggi della via verde in coerenza con i principi espressi dal presente PST.

Il PST indica azioni di rinforzamento del carattere dei luoghi e il loro sviluppo come espressione delle qualità del paesaggio.

I nuovi paesaggi costruiti dovranno interpretare l'ambito della via verde come luogo:

- verde, dove la vegetazione sarà diffusa e diventerà elemento distintivo e unificante;
- dedicato allo sviluppo della mobilità dolce come sistema di connessione prevalente;
- costruito nel rispetto e nell'interpretazione dei caratteri e degli elementi strutturanti i paesaggi.

7 - Indicazioni per le aree di espansione edilizia in ambienti di versante.

Devono essere sviluppati per rispettare, per quanto possibile, la morfologia dei luoghi e interpretare al meglio la presenza dei pendii, garantendo una composizione armonica e ben inserita nel contesto, misure per il rispetto dei versanti e la tutela della stabilità.

L'impianto deve essere costruito a partire da una matrice generata dagli elementi di contesto paesaggistico: le curve di livello sono l'elemento di attestazione e generazione del tessuto urbano.

I nuovi insediamenti devono:

- prediligere la scelta di tipi edilizi con tetto a due falde con piccoli sporti;
- garantire la varietà con utilizzo dei colori e piccole variazioni negli impianti pur garantendo uniformità e riconoscibilità per tipi edilizi e modi di occupazione dei suoli;
- prevedere altezze degli edifici uniformi o con piccole variazioni evitando grandi difformità tra il numero di piani;
- disporre gli edifici assecondando e seguendo le curve di livello per evitare al massimo scavi e riporti e minimizzare le modifiche all'andamento dei versanti;
- prediligere la scelta di soluzioni che prevedano un ampio sviluppo di zone 30 e connessioni dedicate alla mobilità dolce;
- avere spazi pubblici strutturati e ottimizzare la distribuzione degli standard urbanistici concentrandoli in aree sensibili per evitare dispersioni e polverizzazioni;
- prevedere la presenza di verde diffuso pubblico e privato;
- utilizzare sistemi di contenimento del terreno naturali o in continuità con materiali e colori utilizzati per la realizzazione degli edifici;
- mantenere la permeabilità dei suoli e gestire la raccolta delle acque meteoriche come sistema diffuso per contrastare la fragilità dei versanti.
- Le singole amministrazioni comunali, recepiscono, all'interno delle norme tecniche di attuazione dei propri Piani regolatori, gli indirizzi e i criteri di intervento di cui al presente articolo da rispettare per le nuove costruzioni nelle zone di espansione che hanno un diretto riverbero con la costa dei trabocchi (trasposte in maniera puntuale all'interno delle tavole di piano). Possono individuare, altresì, forme di incentivazione e/o defiscalizzazione per favorire gli interventi che ricorrono allo strumento dei concorsi di progettazione.

8 - Indicazioni per le aree di espansione edilizia in aree pianeggianti.

Il PST indica le modalità di gestione di tali aree al fine di evitare che le aree di espansione in territori pianeggianti si sviluppino a discapito di aree agricole, le quali, rappresentano un elemento connotativo e di valore storico per l'ambito della costa dei trabocchi. Il PST, pertanto, assume come matrice per lo sviluppo delle aree in argomento la trama del tessuto agricolo presente per mantenere continuità e memoria storica dei luoghi.

I nuovi insediamenti devono:

- prevedere altezze degli edifici uniformi o con piccole variazioni evitando grandi difformità tra il numero di piani;
- prevedere soluzioni che prediligano l'utilizzo di edifici in linea o singoli;
- disporre gli edifici assecondando e seguendo la trama del tessuto agricolo;
- prediligere la scelta di soluzioni che prevedano un ampio sviluppo di zone 30 e connessioni dedicate alla mobilità dolce;
- avere spazi pubblici strutturati e ottimizzare la distribuzione degli standard urbanistici concentrandoli in aree sensibili per evitare dispersioni e polverizzazioni;
- prevedere la presenza di verde diffuso pubblico e privato;
- utilizzare sistemi di suddivisione delle proprietà e di delimitazione di strade e percorsi che prevedano l'ampio utilizzo di bordure, fasce o macchie vegetali;
- mantenere la permeabilità dei suoli e gestire la raccolta delle acque meteoriche come sistema diffuso.

Le singole amministrazioni comunali, recepiscono, all'interno delle norme tecniche di attuazione dei propri Piani regolatori, gli indirizzi e i criteri di intervento di cui al presente articolo da rispettare per le nuove costruzioni nelle zone di espansione che hanno un diretto riverbero con la costa dei trabocchi (trasposte in maniera puntuale all'interno delle tavole di piano). Possono, altresì, individuare forme di incentivazione e/o defiscalizzazione per favorire gli interventi, che ricorrono allo strumento dei concorsi di progettazione.

Art. 11 Progetti strategici

1 - 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 (Tavole 3a, 3b, 3c, 4):

- la via verde e il corridoio verde;
- le quattro stazioni ferroviarie dismesse (San Vito Chietino, Fossacesia, Torino di Sangro, Vasto Marina);
- la rigenerazione urbana delle Marine;
- 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 e la comunità ospitale;
- il sistema delle aree agricole costiere e retrocostiere.

2 - I progetti di cui al comma precedente sono considerati strategici in quanto prioritari per la rigenerazione del territorio e capaci di innescare e moltiplicare processi anche spontanei di sviluppo sostenibile.

Art. 12 La via verde

1 - La via verde è il percorso ciclopedonale realizzato e gestito dalla Provincia di Chieti ricompreso all'interno delle aree ferroviarie dismesse da Ortona a Vasto Marina (il corridoio verde di cui al comma 2 dell'art. 2).

2 - La via verde è una porzione identitaria e significativa del progetto Bike to Coast dell'intera fascia costiera della Regione Abruzzo: da Martinsicuro a San Salvo lungo la via verde della costa dei trabocchi (Italian Green Road Award, il premio Oscar del cicloturismo 2020).

3 - 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 della costa.

La via verde è una realtà "unitaria" irrinunciabile per dare all'intero territorio provinciale e regionale 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 per la riorganizzazione territoriale dei Comuni coinvolti e per riconsolidare il rapporto tra la fascia costiera e il retroterra.

4 - La Via Verde è gestita dalla Provincia di Chieti, nelle modalità, forme e tariffario, adottati anche a seguito di eventuali consultazioni e/o intese con i Comuni interessati, come recepiti nel regolamento di cui all'art. 2, comma 3. Resta intesa, la possibilità di delegare funzioni, anche in forma aggregata, ai Comuni, previ specifici accordi. La Regione Abruzzo interviene con propri strumenti, anche finanziari, a sostegno della corretta fruizione dell'infrastruttura ciclopedonale, secondo i tempi e le modalità congrui per la massimizzazione dell'efficacia e dell'efficienza delle scelte condivise.

5 - La via verde ha la destinazione d'uso esclusiva non modificabile di pista ciclopedonale, Strada F-bis del Codice della Strada (ad esclusione dei mezzi di soccorso e monitoraggio), ed è dedicata all'attraversamento lento degli ambienti costieri per la godibilità delle autenticità locali. La via verde

trova ineludibile sostegno nella gestione unitaria delle stazioni ferroviarie dismesse di cui al successivo art. 14.

Art. 13 Il corridoio verde

1 - 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. Su tutto il corridoio verde 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 (comma 2 e 3 dell'art. 2).

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

3 - *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 retrocostieri. Ambito di notevole valore ambientale correlato alla percezione visiva del paesaggio attraversato in modo lento e non motorizzato. Ambito in cui sono favoriti interventi di manutenzione e gestione del percorso in contesto di salvaguardia ambientale, nonché, oltremodo, ogni intervento necessario per l'attrezzamento del percorso ai fini della sicura fruibilità (segnalazione, cartellonistica, illuminazione, camminamenti pedonali, superamento delle barriere architettoniche, accesso e operatività dei mezzi di soccorso e delle forze dell'ordine pubblico).

4 - *CV2. Verde di eccellenza paesaggistica.*

Ambiti lineari e areali di accertata rilevanza paesaggistica 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. Ambiti in cui sono favorite azioni di salvaguardia e valorizzazione ambientale e paesaggistica; azioni di sistemazione e attrezzamento del verde per l'osservazione del paesaggio percepito in assenza di detrattori ambientali (materiali, forme e cromie incongrue con il contesto in cui ci si inserisce).

5 - *CV3. Verde trasformato. Aree di risulta.*

a) Ambiti prevalentemente areali e già modificati per attività correlate alla gestione dell'ex demanio ferroviario (aree impermeabili e permeabili delle

ex stazioni ferroviarie, dei tracciati ferroviari, degli spazi di manovra e dei locali tecnici annessi). Ambiti in cui sono favoriti gli interventi per la fruizione sicura della Via Verde (accessi principali) e per l'utilizzo degli spazi aperti pertinenti alle ex stazioni ferroviarie (punto b). Ambiti per l'accesso principale e per l'operatività dei mezzi di soccorso e delle forze dell'ordine pubblico (art. 28).

b) Nell'area di risulta è favorita la realizzazione di attrezzature sportive scoperte, all'aria aperta, in un ambiente verde di parco, giardini, orti botanici, boschi; è favorita la realizzazione di piste ciclabili secondarie di connessione alla Via Verde, scuola di bicicletta (pump track bici) e di percorsi vita. Nell'area di risulta è confermata la destinazione a parcheggio e/o area di sosta limitatamente a quanto previsto dal progetto "Via Verde della Costa dei Trabocchi" della Provincia di Chieti" e secondo i criteri indicati all'art. 20 comma. 4 delle presenti NTA.

6 - 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).

Beni da rifunionalizzare un modo unitario ai fini della gestione e promozione del territorio (artt. 14 - 18).

7 - Gli interventi lungo la Via Verde sono disciplinati, oltre che dalla normativa regionale vigente in materia (L.R. 30 marzo 2007, n. 5), la quale assoggetta tutte le aree ferroviarie dismesse a "verde", dalla specifica normativa del PST. Pertanto, al fine di massimizzare gli esiti positivi degli obiettivi di valorizzazione e salvaguardia e ambientale del PST, è fornito l'abaco degli elementi (Allegato della Relazione Tecnica del PST). L'abaco è da intendersi quale linea guida per gli interventi (dove sono possibili) nel pieno rispetto delle norme e dell'ambiente in cui sono inseriti. Tutti i parametri ivi riportati (ingombri, volumi, altezze, materiali, cromie) vanno calibrati in funzione del carattere essenzialmente naturalistico della Costa dei Trabocchi, privilegiando, pertanto, nella scelta della loro ubicazione, le aree corrispondenti alle stazioni ferroviarie piuttosto che quelle del tracciato della Via Verde e delle vie di comunicazione a pettine verso l'entroterra.

Art. 14 Regole generali "unitarie" per le aree di risulta e le stazioni ferroviarie dismesse

1 - 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 delle zone circostanti, e di 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.

2 - Oltre alla via verde, altro obiettivo prioritario è 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.

3 - 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).

4 - 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), quale opera strategica condivisa a livello interistituzionale per la rigenerazione urbana e socioeconomica della costa dei trabocchi.

5 - L'azione progettuale di valorizzazione unitaria delle ex stazioni ferroviarie si fonda anche sulla messa in evidenza delle autenticità locali, ovvero, sulla caratterizzazione diversificata (per ogni ex stazione) delle specifiche vocazioni locali in funzione dei diversi caratteri identitari di tipo culturale, sociale, ambientale, paesaggistico riconducibili all'originalità della collettività locale.

6 - L'obiettivo progettuale non si sofferma solo sugli interventi che interessano le aree di pertinenza delle vecchie stazioni, si estende 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.

7 - Il recupero delle ex stazioni ferroviarie, oltre alla funzione di presidio e di assistenza al turismo e alla mobilità legata alla via verde, deve essere mirato verso la realizzazione di nodi per la rete dell'accoglienza turistica diffusa sul territorio.

8 - La riqualificazione unitaria delle vecchie stazioni deve essere basata su alcuni principi quali la sostenibilità ambientale ed economica, la piena accessibilità dei fruitori, la sicurezza ed il benessere di tutte le fasce di popolazione, senza 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.

9 - Nell'ottica del soddisfacimento del pubblico interesse correlato alla fruibilità ottimale e completa della via verde, nonché, oltremodo, alla concretizzazione di una destinazione turistica di qualità diffusa sull'intero ambito territoriale della costa dei trabocchi, l'azione unitaria di acquisizione, recupero e valorizzazione delle ex stazioni ferroviarie promossa dalla Provincia di Chieti e dalla Regione Abruzzo, con la partecipazione dei Comuni, può costituire priorità rispetto ai programmi di finanziamento pubblico messi in essere dalla Regione Abruzzo.

10 - Ogni fase di riqualificazione delle strutture deve prevedere sistemi informativi, segnaletica direzionale, altre forme, che favoriscono la messa in rete delle strutture da riqualificare con tutti i percorsi escursionistici presenti e in fase di realizzazione.

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

12 - *Linee specifiche di azione unitaria*

a) Il progetto unitario di recupero delle ex stazioni ferroviarie unitamente alle correlate aree esterne di risulta è unitario, sottende agli stessi obiettivi di rigenerazione urbana e ambientale dei luoghi interessati messi in campo dalla Provincia di Chieti, dai Comuni afferenti alla costa dei trabocchi e dalla Regione Abruzzo. Il processo di recupero unitario può essere soddisfatto anche per parti, in modo tale che la realizzazione di singole porzioni comunque concorre alla restituzione della visione progettuale unitaria.

b) I processi progettuali unitari di recupero e funzionalizzazione delle ex stazioni ferroviarie, e delle relative aree di risulta, sono governati dalla pubblica amministrazione (Comuni della costa dei trabocchi, Provincia di Chieti e Regione Abruzzo), la quale, in piena coerenza con i principi di sussidiarietà, di condivisione e concertazione attiva definisce, preventivamente, strumenti e modalità esecutive di concretizzazione dei progetti urbanistici e architettonici, nonché degli interventi finanziari.

c) La Provincia di Chieti è l'Ente attuatore e gestore della via verde preposto al coordinamento del processo progettuale unitario prioritario di acquisizione e rifunionalizzazione delle stazioni ferroviarie dismesse. La Regione Abruzzo sostiene con propria competenza ogni azione tesa verso la concretizzazione degli obiettivi del presente PST. I Comuni della costa dei trabocchi concorrono e favoriscono, con propria competenza, l'attuazione delle previsioni nel presente PST a partire dal processo di valorizzazione unitaria delle stazioni ferroviarie dismesse.

d) Il progetto strategico unitario di acquisizione, recupero e rifunzionalizzazione delle stazioni ferroviarie dismesse si concretizza per mezzo di un esclusivo principio di sussidiarietà tra Enti (Comuni, Provincia e Regione) necessario per ottimizzare risorse, tempi, e qualità dell'esito formale dell'azione di valorizzazione connesso all'interesse collettivo.

e) La riqualificazione delle vecchie Stazioni dismesse è ricompresa 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.

f) Questa linea d'azione trova efficace sostegno, coerenza e promozione nei singoli strumenti urbanistici locali (Piano Regolatore in particolare) pena l'utilità di ogni finalità del PST. I piani locali favoriscono quindi l'individuazione nella risorsa ambientale e costiera uno degli assi strategici di valorizzazione e salvaguardia 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.

g) Da un punto di vista generale, per quanto concerne il recupero e la valorizzazione delle vecchie stazioni ferroviarie, unitamente alle prospicienti aree di risulta, l'obiettivo della presente linea d'azione unitaria è la trasformazione degli edifici, e delle aree contigue, in spazi totalmente ecosostenibili e integrati con la strategia complessiva di valorizzazione della costa.

h) I progetti di recupero, restauro e ristrutturazione afferenti ai manufatti delle ex stazioni ferroviarie rispettano i caratteri tipologici e architettonici esistenti e restano coerenti con le prescrizioni di salvaguardia paesaggistica e architettonica vigenti.

h) 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.

13 - *Le vocazioni*

Coerentemente con tali obiettivi, sono individuate una serie di vocazioni delle ex stazioni ferroviarie per usi, funzioni e servizi utili all'attuale sistema costiero:

a) *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 rappresenta uno snodo importante di servizi dedicati al turista in senso lato (cicloturista, escursionista, podista, ecc.) e di servizio alle attività culturali e folcloristiche.

b) *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).

c) *Vocazione artistica e culturale*

Il linguaggio artistico è da sempre uno strumento utilizzato per entrare in relazione, è uno strumento di integrazione sociale. 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 accoglie 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.

d) *Vocazione ambientale*

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

e) *I servizi*

Gli utenti delle strutture trovano 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.

14 - *Obiettivi di riutilizzo eco sostenibile*

Il PST fornisce gli obiettivi prioritari cui si dovranno adeguare gli interventi di recupero e di valorizzazione degli edifici e delle aree:

a) 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;

b) inserire il sistema areale nel più ampio disegno generale del verde urbano ed extraurbano di riferimento comunale;

c) 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);

d) 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;

e) 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.

Art. 15 *Ambiti funzionali delle aree e dei volumi - San Vito Chietino StA1*

1 - *Infopoint*

La struttura può 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).

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

3 - *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.

4 - Spazi aggregativi

Nella struttura possono 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.).

5 - 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.

6 - 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. Sono inoltre ammessi i parcheggi nei limiti di quanto indicato alla lettera b) comma 5 dell'art. 13 delle presenti NTA.

Art. 16 Ambiti funzionali delle aree e dei volumi - Fossacesia Marina StA2

1 - Infopoint

La struttura accoglie, 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.).

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

3 - 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.

4 - Hub e Co-Working.

I locali distribuiti al primo e al secondo piano possono ospitare un ostello della gioventù e anche spazi multidisciplinari per giovani professionisti, il tutto al servizio del territorio e dei giovani ospiti.

Oltre alle camere utilizzabili per il soggiorno anche di gruppi di studenti, sono realizzati locali polifunzionali (sale riunioni, postazioni modulabili) da destinare allo studio e al Co-Working.

Questo nuovo modello logistico costituisce una esclusiva offerta destinata ad essere di supporto per studenti e giovani professionisti che potranno coniugare il turismo, lo studio, il lavoro con il soggiorno sulla Costa dei Trabocchi.

È prioritaria la gestione del compendio nell'ambito delle attività di interesse generale di cui all'art. 5 comma 1 del D.Lgs. 3 luglio 2017 n. 117, con particolare riferimento al turismo sociale, attraverso l'attività di co-programmazione, co-progettazione e convenzionamento con gli Enti del Terzo Settore già operanti nel territorio comunale.

5 - Area ristorazione

Nella stazione potrà essere possibile degustare i prodotti tipici della cucina locale all'interno di uno spazio riservato alla caffetteria e piccola ristorazione. Il turista può 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).

6 - Aree esterne

Lo spazio esterno può 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. Sono inoltre ammessi i parcheggi nei limiti di quanto indicato alla lettera b) comma 5 dell'art. 13 delle presenti NTA.

Art. 17 **Ambiti funzionali delle aree e dei volumi - Torino di Sangro StA3**

1 - Infopoint

La struttura può 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.).

2 - 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.

3 - 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.

4 - 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.

5 - Area ristorazione

Nella stazione può 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.

6 - Aree esterne

Lo spazio esterno può 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. Sono inoltre ammessi i parcheggi nei limiti di quanto indicato alla lettera b) comma 5 dell'art. 13 delle presenti NTA.

Art. 18 Ambiti funzionali delle aree e dei volumi - Vasto Marina StA4

1 - Infopoint

La struttura può 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).

2 - 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.

3 - 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.

4 - *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 può essere neutro in modo da poter garantire i differenti utilizzi.

5 - Nella stazione può 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.

6 - *Aree esterne*

Lo spazio esterno può 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. Sono inoltre ammessi i parcheggi nei limiti di quanto indicato alla lettera b) comma 5 dell'art. 13 delle presenti NTA.

Art. 19 Rigenerazione urbana delle Marine (Lidi)

1 - Sono gemmazioni dei centri storici innescate a partire dai nuclei delle stazioni ferroviarie poste a mare. La loro espansione edilizia è avvenuta, soprattutto negli ultimi decenni, come risposta alla domanda crescente imposta dallo sviluppo dell'economia turistica. Si tratta in maggioranza di un insieme poco strutturato di seconde case, più che di strutture ricettive. Un tessuto edilizio di carattere residenziale generato per sommatoria di elementi in cui mancano un disegno urbano, spazi pubblici e associazioni coerenti di tipi edilizi. Il PST indica azioni correttive per definire il rapporto col mare, inserire spazi pubblici, uniformare gli edifici tra loro e garantire il loro inserimento nel contesto:

- Ripari Bardella;
- San Vito Chietino Marina;
- Vallevò;
- Fossacesia Marina;
- Torino di Sangro Marina;
- Lago Dragoni;
- Valle Caterina (Le Morge);
- Termini (Lido di Casalbordino);
- Vasto Marina
- Borgo di Acquabella

2 - *Piano del colore*

I lidi e le borgate marine si arricchiscono del piano del colore a cura dell'amministrazione comunale competente. Il piano mette in campo strumenti per realizzare la ridefinizione dei colori degli edifici che

compongono le frazioni a mare. Il piano ha come esito un progetto cromatico in grado di:

- valorizzare le caratteristiche architettoniche e tipologiche del tessuto edilizio delle marine;
- integrare le marine nel contesto di inserimento enfatizzando le caratteristiche e le qualità del paesaggio circostante.

3 - *Riqualificazione del lungomare*

L'obiettivo prioritario è la riorganizzazione e la realizzazione di nuovi spazi pubblici mantenendo in coerenza i materiali da utilizzare e le tipologie di intervento. Le aree fronte mare possono essere allestite come spazio pubblico dedicato ad attività e al rapporto con il mare tenendo conto delle seguenti caratteristiche unitarie:

- flessibilità;
- contenere attività ludico commerciali;
- ridurre la presenza di auto a favore di spazi dedicati ai pedoni e alla mobilità dolce;
- avere elementi di arredo urbano coordinati ed idonei;
- essere definiti e allestiti attraverso elementi vegetali;
- rispondere a criteri di sostenibilità ambientale e abbattimento dell'isola di calore;
- prevedere la presenza di elementi arborei di schermatura solare;
- essere in diretto collegamento con gli accessi al mare.

4 - *Realizzazione, riorganizzazione e messa in sicurezza delle calate (discese a mare)*

a) I percorsi di accesso al mare rispettano la morfologia naturale del terreno fondendosi in maniera armoniosa con il paesaggio. I nuovi tracciati sono definiti in armonia con i rilievi naturali, minimizzando scavi e riporti per non definire sensibili variazioni morfologiche all'assetto dei versanti.

Caratterizzazione dei percorsi:

- avere il minimo impatto sul territorio e sull'immagine dei versanti, rimanendo integrati nella vegetazione;
- utilizzare colori e materiali in linea con l'intero intervento di riqualificazione;
- garantire l'accesso anche ai disabili attraverso rampe con idonea pendenza, segnali tattili per non vedenti o ipovedenti;
- essere dotati di punti di sosta a intervalli regolari, per facilitare la discesa e la risalita, allestiti come punti di belvedere, liberi dalla vegetazione, dove sia possibile ammirare l'intorno naturale e il mare;
- possedere elementi riconoscibili che rappresentino l'immagine generale della costa dei trabocchi;
- I percorsi dovranno essere sviluppati seguendo la pendenza e mai tagliandola;
- Il sedime dei percorsi sarà ricavato in appoggio al terreno o, per minimizzare gli scavi, con piccole parti a sbalzo.

5 - Accessi al mare in aree pianeggianti

a) I percorsi di accesso collegano zona abitata e mare in maniera diretta e sono facilmente individuabili, costruiscono un'identità comune a tutti gli accessi a mare. I percorsi di accesso a mare possono inoltre:

- avere il minimo impatto sul paesaggio e sull'immagine del lungomare, e utilizzare colori e materiali in linea con l'intero intervento di riqualificazione;
- agevolare l'accesso dei pedoni alla spiaggia evitando l'inserimento di ostacoli, deviazioni, barriere;
- avere, qualora fosse necessario, gradinate di discesa con alzata minima, e garantire l'accesso anche ai disabili (rampe con idonee pendenze e segnali tattili per non vedenti o ipovedenti, segnali acustici per non udenti);
- essere segnalati agli automobilisti, attraverso la differenziazione di materiali;
- essere inseriti in Zone 30 da intendersi quale forma di intervento urbanistico per la moderazione del traffico nella viabilità urbana;
- possedere elementi riconoscibili al fine di agevolare il pedone nel percorso fino al mare.

6 - Parcheggi pubblici

La rigenerazione urbana è garantita anche dalla adeguata fornitura di parcheggi pubblici da realizzare secondo i principi e le regole definite all'art. 20 delle presenti norme del PST.

Art. 20 Parcheggi pubblici (interscambio modale)

1 - IL PST promuove la realizzazione di parcheggi di interscambio (anche detto parcheggio scambiatore o incentivato, in sigla P+R, dall'inglese Park and Ride) quale 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 PST promuove, come buona pratica di mobilità sostenibile, nonché, oltremodo, come visione efficace dell'intermodalità treno-bici-bus, l'esperienza pilota del progetto Trabocchi MOB.

2 - 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. Il parcheggio consente l'avvicinamento alla via verde in sicurezza 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;
- alle aree aderenti al corridoio verde;

- alle aree adiacenti al corridoio verde;
- alle aree afferenti al sistema delle aree protette della costa teatina e dei correlati siti di interesse comunitario SIC ridefiniti come ZSC (Zona Speciale di Conservazione, Direttiva Habitat della Commissione europea).

3 - 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 senza gravare sul contesto ambientale e paesaggistico di essa, e soprattutto per evitare nuovi livelli di congestione viaria e traffico motorizzato. Tutti i parcheggi individuati 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:

- I Parcheggio pubblico del porto di Ortona (esistente);
- II Parcheggio pubblico di Via Feltrino a San Vito Chietino (esistente);
- III Parcheggio pubblico della nuova stazione ferroviaria di San Vito Chietino (esistente);
- IV Parcheggio pubblico in località Foce in Rocca San Giovanni (esistente da implementare con estensione in aree retrostanti la strada statale Adriatica ss16);
Parcheggio pubblico della nuova stazione di Fossacesia Marina, di Via Lungomare sud lato mare e di Via Lungomare sud lato monte (esistenti).
- VI Parcheggio pubblico di Via Costa Verde e del Lungomare Le Morge di Torino di Sangro (esistenti);
- VII Parcheggio pubblico del Lido di Casalbordino e della Stazione ferroviaria di Casalbordino (esistenti);
- VIII Parcheggio pubblico della zona industriale del porto di Vasto (esistente);
- IX Parcheggio pubblico della stazione ferroviaria del porto di Vasto (esistente);
- X Parcheggio pubblico località Casarsa di Vasto (esistente);
- XI Parcheggio pubblico di Piazza Fiume in Vasto (esistente);
- XII Parcheggio pubblico della nuova stazione ferroviaria Vasto - San Salvo (esistente);
- XIII parcheggio in località San Nicola (esistente) limitatamente alle porzioni esterne al Corridoio Verde.

4 - Altri nuovi parcheggi di interscambio modale o l'ampliamento dei parcheggi esistenti possono essere previsti all'interno della strumentazione urbanistica locale di riferimento (P.R.G., P.R.E., Piano della Mobilità locale e piani attuativi), per ogni amministrazione comunale afferente alla costa dei trabocchi, rispettando le modalità del PST con particolare riferimento alle seguenti regole generali:

- Privilegiare gli aspetti di permeabilità e integrazione: la scelta del materiale per il trattamento del terreno (terreno naturale stabilizzato o

asfalto drenante) deve conciliarsi con l'ambiente nel quale si inserisce il parcheggio, per cui in ambiente più selvaggio e naturale va utilizzata la prima soluzione, mentre in situazioni più antropizzate è da preferire l'asfalto drenante;

- Si consigliano aiuole continue per evitare l'asfissia dell'apparato radicale e aumentare la superficie permeabile a disposizione della pianta;
- Per dare una maggiore superficie ombreggiata si consiglia l'utilizzo di specie arboree di prima o seconda grandezza;
- Il sistema di rain garden non deve essere solo una scelta estetica ma anche essenziale per il corretto smaltimento delle acque piovane: questa fascia, che separa le file di parcheggi contigue, va posta in una leggera depressione del terreno (derivata da un'inclinazione di almeno 2%) per permettere all'acqua di penetrare nei bocchettoni di ingresso e quindi nella terra; questi bocchettoni vanno disposti in maniera da non coincidere con la presenza degli pneumatici.

5 - 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. È 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. 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 (buona pratica) l'esperienza pilota del progetto Trabocchi MOB (sperimentazione pilota della Regione Abruzzo per l'intermodalità).

Art. 21 La strada panoramica della Costa dei Trabocchi, strada statale Adriatica n. 16

1 - 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).

2 - La presenza 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 da realizzare in sinergia con l'ente stradale ANAS. Le azioni prioritarie da perseguire sono:

- 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;
- strutturare la prima strada statale costiera italiana amica dei ciclisti.

3 - *Attraversamenti*

Gli interventi devono garantire ai pedoni attraversamenti in sicurezza, in accordo con le normative vigenti sulla sicurezza stradale. Gli interventi devono inoltre:

- essere dotati delle opportune segnalazioni per la visibilità diurna e notturna;
- prevedere l'uso della vegetazione in modo da non costituire ostacoli al transito e da mantenere completa la visibilità;
- essere dotati di misure per l'abbattimento di barriere architettoniche.
- devono essere preferibilmente a raso;
- devono essere dotati di opportuna segnaletica di avviso per l'attraversamento pedonale;
- devono prevedere uno spartitraffico con isola pedonale rialzata, e con rallentatori ad effetto acustico;
- nei tratti urbani deve essere prevista la realizzazione di percorsi per la circolazione pedonale e ciclabile parallela alla strada.

Art. 22 Il sistema delle aree protette della costa teatina e delle aree di eccellenza ambientale e paesaggistica

1 - Il PST promuove l'attivazione della gestione integrata delle aree sensibili e di quelle protette (Riserve, Z.S.C., Z.P.S., aree archeologiche, aste fluviali, aree di valore paesaggistico, cimiteri di guerra), anche per coordinare le attività ai margini, ai bordi e in prossimità delle aree di valore ambientale e paesaggistico. L'obiettivo prioritario deve essere quello di evitare il frazionamento dell'unità paesaggistica identitaria, ovvero, 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 gestione e il coordinamento del sistema delle aree protette è azione decisiva e fondante.

2 - Per la gestione integrata di cui al comma precedente, per il mantenimento della continuità ambientale e paesaggistica identitaria della costa dei trabocchi, ogni azione prevista e/o da concretizzare deve salvaguardare e valorizzare il corridoio verde di cui agli artt. 2 e 13 delle presenti norme, nonché, oltremodo, rafforzare la percezione e la visibilità di tali aree per mezzo di percorsi ciclopedonali rispettosi dell'ambiente in cui si inseriscono

(per materiali, forme, cromie, assenza di movimentazione e livellamento del terreno, sicurezza).

3 - Il sistema delle aree protette è quello definito dalla L.R. 5/2007 (Tavole 2a, b, c; Tavole 3a, b, c; Tavola 4 e 5):

- Riserva Naturale Regionale controllata dei Ripari di Giobbe nel Comune di Ortona;
- Riserva Naturale Regionale controllata Punta dell'Acquabella nel Comune di Ortona;
- Riserva Naturale Regionale controllata Fosso delle Farfalle, nei Comuni di San Vito Chietino e Rocca San Giovanni (ZSC IT 7140106);
- Sito di protezione proprio delle riserve naturali San Giovanni in Venere (Fossacesia);
- Riserva Naturale Regionale controllata della Lecceta Torino di Sangro (ZSC IT 7140107);
- Boschi ripariali del Fiume Osento nei Comuni di Torino di Sangro e Casalbordino (ZSC IT 7140111);
- Riserva Naturale Regionale controllata di Punta Aderci a Vasto (ZSC IT 7140108);
- Riserva Naturale Regionale del Bosco di Don Venanzio (Vasto - Pollutri);
- Riserva della Marina di Vasto nel Comune di Vasto (ZSC IT7140109),
- Boschi ripariali del Fiume Osento - ZSC IT 7140111 (Torino di Sangro - Casalbordino);
- Punta Penna - ZSC IT 7140108 (Vasto).

4 - *Aree di particolare complessità e piani di dettaglio*

a) Il presente PST costituisce piano di dettaglio per le aree di particolare complessità dei caratteri geologici, agricoli, naturalistici, culturali e paesaggistici individuati nel Piano Regionale Paesistico vigente (art. 6 NTA PRP) così come riportati in apposita cartografia (Tavole 3a, b, c; Tavola 4).

b) i contenuti progettuali del PST sono orientati e finalizzati verso la risoluzione dei problemi ambientali di suddette aree.

c) Tutte le regole e gli interventi che il presente PST indica per la valorizzazione del sistema paesaggistico della costa dei trabocchi devono essere concretizzati in modo congruente con gli usi riconosciuti compatibili con il sistema ambientale del PRP.

5 - *Cartellonistica*

a) Il paesaggio della costa dei trabocchi deve essere identificato come unitario attraverso l'inserimento di un unico tipo di cartelli informativi. I cartelli possono riportare informazioni descrittive su comportamenti d'uso nelle aree protette, caratteristiche storiche e ambientali, percorsi e orientamento. Il PST indica l'utilizzo delle dimensioni e dei materiali coerenti con quelli previsti per l'arredo della via verde da parte della Provincia di Chieti (Abaco degli elementi allegato alla Relazione Tecnica del PST).

6 - Punti panoramici

Per favorire un inserimento armonico con il contesto e rispettoso della morfologia dei luoghi, l'allestimento di punti panoramici è favorito garantendo:

- il posizionamento in contesti favorevoli dal punto di vista dei rilievi selezionando siti che offrono un buon punto di affaccio per avere aggetti sostenibili senza l'ausilio di strutture;
- un profilo uniforme con l'andamento dei rilievi;
- l'utilizzo di strutture di sostegno leggere, poco impattanti, a bassi costi di realizzazione e di manutenzione;
- la presenza di un dialogo in continuità con linguaggio architettonico, colori e materiali presenti nel contesto.

7 - Campeggi

Costituiscono una delle forme di accoglienza diffusa della costa dei trabocchi. Pertanto, il PST per effetto della loro presenza in prossimità delle aree naturali di pregio individua le regole generali a cui attenersi per le nuove realizzazioni da concretizzarsi con la massima coerenza e compatibilità rispetto al contesto ambientale e paesaggistico in cui si inseriscono:

- L'area campeggio è separata e sufficientemente distante dal parcheggio auto per permettere la quasi totale immersione nella natura;
- I percorsi pedonali che attraversano il campeggio garantiscono il raggiungimento di ogni tenda/box/altro in maniera agevole e diramarsi in maniera più o meno naturale per le varie aree del campeggio;
- La griglia di suddivisione tra le numerose aree che accolgono i turisti deve essere costituita da elementi vegetali definisce in linea di massima il posizionamento degli elementi arborei, che fungono da barriere naturali.

Art. 23 Il sistema dei trabocchi

1 - Lungo tutta la cimosa costiera da Ortona a Vasto Marina sono presenti 30 trabocchi (Tav. 1). Per effetto della loro diffusione, proprio perché connettono terra e mare, devono rendere riconoscibile il territorio identificandolo in modo specifico nella costa dei trabocchi.

2 - Il sistema dei trabocchi presente da Ortona a Vasto Marina rappresenta elevata identità e costituisce un iconema di territorio di livello storico, culturale e paesaggistico da salvaguardare e valorizzare.

3 - Il PST promuove il recupero, il mantenimento e la valorizzazione dei trabocchi quali elementi puntuali che concorrono alla realizzazione di un ambizioso processo di valorizzazione territoriale. L'obiettivo del PST per la protezione e valorizzazione dei trabocchi è quello di garantire l'appropriatezza delle azioni di recupero, mantenimento e di gestione nel

tempo, ed evitare lo svilimento storico, culturale e paesaggistico che narrano.

4 - 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.

5 - I trabocchi, in quanto elementi identitari, devono essere conservati e mantenuti nel loro assetto tipologico, costruttivo, costitutivo. Materiali, composizione e volumi devono rimanere invariati e coerenti con l'immagine originaria dei manufatti.

6 - L'ambito che contiene i manufatti dei trabocchi ha lo stesso grado di importanza dei manufatti stessi. Pertanto, vi deve essere portata la stessa attenzione per il mantenimento di un assetto di valorizzazione del bene. È fatto obbligo:

- preservare le viste sui trabocchi;
- mantenere integro il contesto paesaggistico dell'insieme in cui è inserito il trabocco;
- utilizzare specie vegetali coerenti con la costa e con il contesto vegetale dell'insieme;
- utilizzare manufatti e arredi coerenti con il contesto;
- realizzare accessi pedonali in assenza di sbancamenti e movimentazione di terra (ad esclusione delle scale necessarie per raggiungere il trabocco), con materiali naturali e coerenti con l'ambiente marino.
- non sono ammessi parcheggi di alcun tipo in prossimità dell'ambito del trabocco/dei trabocchi in concessione;
- non sono ammesse soste temporanee in prossimità dei trabocchi salvo il carico e lo scarico di materiali ed elementi per la gestione dello stesso manufatto.

7 - Normativa regionale di riferimento per l'utilizzo e la gestione dei trabocchi:

- L.R. 10 giugno 2019, n. 7;
- L.R. 11 agosto 2009, n. 13
- L.R. 19 dicembre 2001, n. 71
- L.R. n. 93/1994

8 - Il riferimento tecnico, storico e culturale per la ricostruzione, la definizione delle strutture costituenti il trabocco, gli aspetti statici e la caratterizzazione meccanica, la manutenzione generale, l'impostazione del piano di manutenzione, l'utilizzo di tecnologie appropriate, gli aspetti costruttivi, è la "Guida al mantenimento dei trabocchi della costa teatina" (Maria Cristina

Forlani 2014) unitamente e al testo "Progettare per l'ambiente costiero - il recupero della cultura materiale e la valorizzazione delle risorse nella "Costa dei Trabocchi" (Maria Cristina Forlani 2021).

9 - I trabocchi esistenti e riconoscibili lungo la fascia costiera da Ortona e Vasto Marina sono elencati (Tav. 1):

1. Trabocco Punta Mucchiola Ortona;
2. Trabocco di molo Vento di Scirocco (San Vito Chietino);
3. Trabocco di molo San Giacomo (San Vito Chietino);
4. Trabocco Punta Fornace (San Vito Chietino);
5. Trabocco di Punta Turchino (San Vito Chietino);
6. Trabocco di Punta del Guardiano o dell'Acquaviva (San Vito Chietino);
7. Trabocco di Valle Canale o Traforetto (San Vito Chietino);
8. Trabocco Valle Grotte (San Vito Chietino);
9. Trabocco di Punta Tufano (Rocca San Giovanni);
10. Trabocco Scoglio del Gabbiano o Sasso della Cajana (Rocca San Giovanni);
11. Trabocco di Punta Isolata (Rocca San Giovanni);
12. Trabocco di Punta Torre (Rocca San Giovanni);
13. Trabocco Spezza Catene (Rocca San Giovanni);
14. Trabocco di Punta Cavalluccio (Rocca San Giovanni);
15. Trabocco di Punta Punciosa o Lido Cavalluccio (Fossacesia);
16. Trabocco Pesce Palombo (Fossacesia);
17. Trabocco di Punta Rocciosa (Fossacesia);
18. Trabocco Le Morge (Torino di Sangro);
19. Trabocco di Punta Aderci (Vasto);
20. Trabocco di molo Trimalcione (Vasto);
21. Trabocco di molo Spiaggia Punta Penna I (Vasto);
22. Trabocco di molo Spiaggia Punta Penna II (Vasto);
23. Trabocco di molo Spiaggia Punta Penna III (Vasto);
24. Trabocco di molo Spiaggia Punta Penna IV (Vasto);
25. Trabocco di molo Spiaggia Punta Penna V (Vasto);
26. Trabocco di Punta Vignola (Vasto);
27. Trabocco di Punta Canale (Vasto);
28. Trabocco Scoglio a schiena d'asino (Vasto);
29. Trabocco Scoglio del siluro (Vasto);
30. Trabocco di Punta San Nicola (Vasto);
31. Trabocco di Cungarelle (Vasto);
32. Trabocco di Punta Trave (Vasto).

10 Il sistema dei trabocchi è altresì costituito da quelli che saranno legittimamente ricostruiti nel rispetto di quanto indicato al precedente comma 4.

Art. 24 Il sistema delle aree demaniali marittime

1 - Il PST individua una specifica forma di tutela integrata della costa e dei litorali che trascende la gestione degli interventi sul demanio marittimo limitata ad una semplice sequenza di concessioni, laddove presenti.

2 - Il demanio marittimo della costa dei trabocchi è di strategica rilevanza perché connette la via verde, i trabocchi con le aree prospicienti il mare. Trattasi di aree a prevalente sviluppo lineare, e caratterizzate dalla presenza di arenili, costa bassa, costa alta e rocciosa, spiaggia ciottolosa. Il PST assume questa porzione quale valore di eccellenza per la rigenerazione socio economica del territorio e individua importanti criteri di approccio progettuale per la redazione del Piano demaniale marittimo comunale (in piena coerenza con l'art. 5 e successivi del PDM regionale vigente):

a) Il piano demaniale marittimo comunale individua e promuove azioni di tutela preventiva e di sviluppo controllato in termini di attrezzamento per la fruibilità e la godibilità del mare.

b) 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 conducono all'inefficacia delle scelte realmente utili per il territorio.

c) Il piano demaniale marittimo comunale va inteso quale 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.

d) Il piano demaniale marittimo contempera gli interessi pubblici e privati connessi allo sviluppo del settore turistico al godimento del bene da parte della collettività. Adegua, inoltre, la protezione dell'ambiente naturale e la 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 e con gli strumenti di pianificazione di area vasta.

e) Le previsioni progettuali di ogni piano demaniale marittimo appaiono sempre all'interno di una cornice di senso fondata su strategie fattibili per la difesa e la valorizzazione del paesaggio costiero. Il PST contempla le peculiarità delle aree demaniali e le intende quali porzioni fondanti del sistema costiero e retrocostiero della costa dei trabocchi.

f) Il piano demaniale marittimo considera e promuove l'integrazione del sistema ricettivo con il sistema dell'attrezzamento dell'arenile (nelle sue diverse forme), con il sistema ambientale e paesaggistico retrocostiero e con il sistema della mobilità

g) Il progetto urbanistico delle aree demaniali marittime è favorito dal confronto ineludibile con i caratteri e le necessità delle sue aree aderenti e adiacenti, comunque afferenti ad altri strumenti di governo del territorio, con particolare riferimento al PRG.

h) La progettazione urbanistica delle aree demaniali marittime tende, per necessità, verso l'ampliamento del controllo dell'immagine costiera o del suo sviluppo individuando azioni efficaci per lo sviluppo turistico sostenibile della costa di cui i trabocchi devono esserne i testimoni.

i) All'interno dei piani demaniali, la valorizzazione del sistema della naturalità, il modello di attrezzatura balneare della costa, il rapporto con le antropizzazioni dell'entroterra (urbane ed agricole), il recupero ed il riuso di manufatti emergenti, l'offerta di un sistema alternativo e sostenibile della mobilità (la via verde), fanno parte di un unico, complesso e integrato progetto dove ogni azione è connessa alle altre e ogni scelta deve essere valutata rispetto agli esiti negli altri settori dello stesso piano demaniale e del piano regolatore.

3 - Al fine di evitare che gli interventi, sia sull'esistente (recupero e rinnovo dei trabocchi), che per nuove costruzioni (ulteriori espansioni) possono alienare la peculiarità del luogo e rovinare quei punti di forza su cui sembra possibile tentare la proposta di uno sviluppo turistico alternativo a quello attuale, verso un'offerta di tipo eco-culturale ampia e diversificata, è necessario che le aree demaniali marittime siano trattate con un disegno organico e comune all'intero sistema costiero dei trabocchi.

4 - Per un modello sostenibile di attrezzamento degli arenili, l'immagine del trabocco rappresenta il modello morfo-tecnologico della progettazione, la quale, può assumere, come strategia portante, la lettura dei trabocchi e fare riferimento:

- all'immagine consolidata del sistema trabocco come manufatto leggero, discreto e trasparente, smontabile e riconoscibile;
- alla tipologia insediativa della palafitta, come sistema che conquista il mare laddove c'è esiguità di terra ferma, e dunque, alle dimensioni misurate e alla consistenza pesata rispetto alle peculiarità del luogo e alla vulnerabilità del supporto geologico. L'approccio progettuale deve essere quello in cui gli interventi si configurano in maniera inversamente proporzionale alla vulnerabilità del luogo.
- alle tecnologie appropriate, con l'utilizzazione di materiali connotati da elevato livello di sostenibilità e l'uso di tecniche semplici e praticabili, a livello costruttivo e manutentivo.

5 - Per le azioni previste nelle aree demaniali è necessario considerare (come fattore di coerenza progettuale) anche le indicazioni progettuali definite dal lavoro Co.Te.So “Costa Teatina Sostenibile”, “Insegnamenti per avviare una gestione integrata della zona costiera in Provincia di Chieti”, con particolare riferimento allo Screening ICZM e 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”.

6 - Per quanto attiene gli insediamenti e le strutture per la fruizione turistica negli stabilimenti balneari 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 con tali tipologie 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 in atto.

Art. 25 La comunità ospitale

1 - Oltre alle risorse ambientali, paesaggistiche, storiche e monumentali presenti lungo tutto il tratto della costa dei trabocchi, il PST pone come vera ricchezza del territorio i suoi abitanti quali elementi costituenti delle comunità locali autentiche e identitarie.

2 - Nell’ambito degli interventi e dei finanziamenti ammissibili messi in campo per migliorare, prolungare e distinguere l’offerta turistica della costa dei trabocchi rispetto a quella nazionale, nonché, rispetto all’offerta necessaria per attrarre flussi di ospiti internazionali, è necessario fare riferimento al nuovo concetto di ospitalità:

sistema complesso di azioni orientate verso un’accoglienza capace di restituire al visitatore, a vario titolo di fruizione (occasionale, breve permanenza, lunga permanenza, di attraversamento lento) un’esperienza autentica per condivisione di saperi, di usanze e della cultura locale.

3 - Il progetto per la comunità ospitale della costa dei trabocchi si concretizza anche per mezzo di azioni tese verso il rafforzamento della coesione sociale delle comunità locali, e fonda la sua riconoscibilità e unicità nella forte relazione tra gli abitanti e il territorio.

4 - Il progetto deve prevedere un’ospitalità diffusa sull’intera costa dei trabocchi per valorizzare le strutture private e pubbliche presenti nei differenti centri storici, unitamente alle aree agricole e le marine. L’approccio

progettuale deve essere quello di specializzare il territorio nel settore dell'ospitalità destrutturata attivando anche il patrimonio immobiliare delle seconde case inserito all'interno di un pregevole sistema storico, culturale e paesaggistico.

5 - Al fine di agevolare la creazione di servizi per gli abitanti e l'avvio di nuove attività imprenditoriali, il PST promuove i progetti che risolvono il recupero degli spazi pubblici in disuso dei centri storici e dei borghi generando comunità e coesione sociale.

6 - Azioni e progetti di ospitalità diffusa per il recupero e la valorizzazione dei borghi, delle marine e dei centri storici devono favorire la creazione di basi di lavoro da remoto (smart working village e farm supporting) anche per mezzo dell'utilizzo della banda ultralarga e di incentivi sulla riduzione dei canoni di affitto. Il PST favorisce, altresì, progetti ed interventi che integrano smart working e aziende locali disposte a ospitare lavoratori in cerca di nuove condizioni. L'obiettivo deve essere anche quello di creare forti relazioni tra comunità e servizi (fare rete di borghi) in contesti di accertata autenticità della costa dei trabocchi.

Art. 26 Il sistema delle aree agricole costiere e retrocostiere

1 - 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).

2 - 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.

3 - Scopo di questa azione normativa è sia la protezione dell'ambiente e dei paesaggi rurali sia la salvaguardia delle aziende agricole, la cui vitalità rappresenta il prerequisito per il mantenimento delle risorse ambientali e dei paesaggi rurali.

4 - 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.

5 - Gli elementi che intervengono nella definizione dei criteri sono di seguito sinteticamente riportanti in forma di glossario:

a) Corpi idrici

Sono corpi idrici: i tracciati di acque defluenti da solchi d'impluvio 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.

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 interpodereale

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.

6 - Ambiti delle colture arboree retrocostiere e di media collina

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".

6.a 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.

7 - Ambiti retrocostieri e di media collina della vite ad alta produttività anche con presenza di elementi vegetazionali naturali e limitati 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.

7.a 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).

8 - 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.

8.a 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.

9 - 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.

10 - Per effetto della prevalente prossimità e/o aderenza delle aree agricole costiere rispetto alle aree protette, il PST pone come obiettivo condiviso quello 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 cmosa costiera anche per il contenimento del consumo di suolo, e per la valorizzazione del sistema ambientale e paesaggistico percepito in senso generale.

11 - Al fine di garantire la piena coerenza degli interventi 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 di sviluppo delle aree agricole deve contemplare l'obiettivo del Green Deal europeo: destinare il 25% dei terreni agricoli all'agricoltura biologica entro il 2030.

Art. - 27 Indicazioni generali, finali e unitarie di coerenza progettuale

a) Il sistema integrato dei progetti strategici del presente PST (artt. 11-27) costituisce l'elemento principale per il perseguimento degli obiettivi di rigenerazione urbana e socioeconomica dell'intero ambito della costa dei trabocchi. La sua natura progettuale è organica, sistemica e transcalare, costituisce, oltremodo, la cornice di senso progettuale degli obiettivi prefissati e condivisi sin dalla visione guida. L'efficacia della sua concretizzazione (anche per parti nel tempo), ovvero, il suo successo per il pubblico interesse (con particolare riferimento al miglioramento della qualità della vita degli abitanti e dei frequentatori a vario titolo di fruizione), è strettamente connesso ad impegni (tra Enti) tesi verso l'apertura delle politiche di settore e l'interazione interistituzionale. Al riguardo, il PST favorisce e promuove le azioni congiunte connotate da un alto grado di condivisione da parte della pubblica amministrazione e della collettività locale per il pubblico interesse. Favorisce, altresì, progetti e azioni attuative supportate da azioni congiunte tra Comuni della costa dei trabocchi, Provincia di Chieti, Soprintendenza archeologica Belle arti e Paesaggio, e Regione Abruzzo in continuità con le buone pratiche avviate nel tempo per le stesse finalità di rigenerazione urbana e territoriale del territorio di riferimento.

b) In caso di contrasto tra normativa e segno grafico occorre dare prevalenza alla norma.

Art. - 28 Pubblica sicurezza, pubblica incolumità e prevenzione del patrimonio boschivo

1 - In riferimento al D.M. 5 agosto 2008, recante "Incolumità pubblica e sicurezza urbana: definizione e ambiti di applicazione", per "incolumità pubblica" si intende l'integrità fisica della popolazione, con particolare riferimento ai fruitori della Via Verde, del corridoio verde, e delle riserve naturali regionali anche ZSC afferenti alla Costa dei Trabocchi (L.R. 30 marzo 2007, n. 5 - Sistema delle aree protette della costa teatina); Per "sicurezza urbana" si intende il bene pubblico da tutelare attraverso attività poste a sua difesa.

2 - Per prevenzione del patrimonio boschivo si intende l'insieme delle attività e delle opere destinate ad evitare e limitare il pericolo dato da possibili incendi di varia origine per le aree boscate e per le zone caratterizzate da vegetazione arbustiva e/o erbacea, aree verdi protette e non protette (compresi i seminativi arborati, i vigneti e le colture poste in prossimità della Via Verde e del corridoio verde). L'attività di prevenzione consiste nel porre in essere azioni mirate a ridurre le cause e il potenziale innesco di incendio nonché interventi finalizzati alla mitigazione dei danni conseguenti (art. 4 L. 353/2000).

3 - In riferimento alle LE LINEE GUIDA DELLA POLITICA FORESTALE REGIONALE (Gazzetta Ufficiale N. 48 del 26 febbraio 2002 - PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI - DIPARTIMENTO DELLA PROTEZIONE CIVILE - DECRETO 20 dicembre 2001 - Linee guida relative ai piani regionali per la programmazione delle attività di previsione, prevenzione e lotta attiva contro gli incendi boschivi), nonché, oltremodo, in riferimento Piano Regionale per la programmazione delle attività di previsione e lotta contro gli incendi boschivi - Anno 2011-2012, le aree di risulta delle ex stazioni ferroviarie sono considerate di carattere strategico per la pubblica sicurezza, per la pubblica incolumità e per la salvaguardia del patrimonio boschivo della Costa dei Trabocchi. Pertanto, devono essere garantiti gli accessi e l'operatività dei mezzi di soccorso dalle stesse aree di risulta verso la Via Verde e il correlato corridoio verde.

4 - Per quanto riportato ai commi 1-3 del presente articolo, e per quanto concerne in generale il tema della sicurezza pubblica lungo la Via Verde e il corridoio verde, la strategicità delle aree di risulta delle ex stazioni ferroviarie è riconducibile alle seguenti principali funzioni di intervento:

- area di accesso per i mezzi di soccorso;
- area per il coordinamento delle attività di soccorso;
- aree di approvvigionamento idrico;
- aree per la sosta e la manovra dei mezzi di soccorso;
- aree di presidio per la prevenzione incendio delle aree boscate.