REGIONE ABRUZZO

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

Progetto Speciale Territoriale PSC Costa dei Trabocchi

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

Valutazione Ambientale Strategica VAS

Rapporto ambientale

Art. 13 comma 3-6 D.Lgs 152/2006 testo coordinato

Componente della Giunta
Architetto Nicola Campitelli

Direttore del Dipartimento Territorio e Ambiente
Architetto Pierpaolo Pescara

Gruppo di lavoro
Coordinamento
Avv. Andrea Liberatore Dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio

Componenti
Ingegnere Patrizia De Iulis - Responsabile Ufficio Pianificazione Territoriale del Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio
Ingegnere Eligio Di Marzio - Responsabile Ufficio Beni Ambientali del Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio
Architetto Sabrina Cataldi – Funzionario del Dipartimento Territorio Ambiente – Ufficio di supporto
Architetto Laura Antosa – Funzionario del Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio
Architetto Vincenzo Pellegrini - Responsabile della Segreteria Assessorato Urbanistica

Progettista
Architetto Alessandro Cipressi

CIPRESSI ALESSANDRO ORDINE ARCHITETTI PPC PROV. PESCARA architetto

Regione Abruzzo

Progetto Speciale Territoriale della Costa dei Trabocchi
Art. 21 NTA del Q.R.R. Abruzzo

Rapporto ambientale
Art. 13, commi 3-6 D. Lgs 152/2006 testo coordinato

Indice

	Premessa	5
1	**La valutazione ambientale strategica VAS come strumento di salvaguardia del territorio.**	**8**
2	**Quadro di riferimento normativo**	**8**
2.1	*La normativa europea*	*8*
2.2	*La normativa nazionale*	*9*
2.3	*La normativa regionale*	*9*
3	**Illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano**	**10**
4	**Descrizione dei temi, delle finalità e degli ambiti d'influenza del PST nel tempo**	**11**
5	**Descrizione delle caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate (ambiti di influenza)**	**14**
5.1	*Caratteri costituenti e autenticità locali*	*18*
5.2	*Esplicitazione descrittiva di riferimento progettuale*	*25*
6	**Obiettivi di qualità e criteri di intervento della proposta progettuale per impedire, ridurre compensare possibili azioni scaturenti dall'azione urbanistica locale (PRG, PRE)**	**26**
7	**I progetti strategici del PST di valorizzazione paesaggistica e salvaguardia ambientale (rigenerazione del territorio costiero)**	**28**
7.1	*Il corridoio verde e la via verde*	*29*
7.2	*Aree di risulta e stazioni ferroviarie dismesse*	*32*
7.3	*Linee di azione unitaria*	*33*
7.4	*Le vocazioni*	*34*
7.5	*Obiettivi di riutilizzo eco sostenibile*	*35*
8	**Altri temi progettuali integrati del PST in zone sensibili per ridurre e compensare le criticità presenti per mezzo di un ampio processo di valorizzazione ambientale e paesaggistica**	**36**
8.1	*La strada panoramica della Costa dei Trabocchi, ss Adriatica n. 16*	*36*
8.2	*Il sistema dei parcheggi di interscambio modale*	*39*
8.3	*Il sistema delle aree protette*	*40*
8.4	*Il sistema delle aree demaniali*	*40*
8.5	*Il sistema dei trabocchi*	*41*
8.6	*La comunità ospitale*	*42*
8.7	*Le aree agricole*	*44*
9	**La Visione guida**	**47**
10	**Ulteriori precisazioni di indirizzo progettuale del PST**	**52**
11	**Definizione Autorità con competenza ambientale (ACA) e pubblico coinvolti e modalità di consultazione (Fase di analisi e valutazione)** Individuazione delle Autorità	**53**
12	**Rapporto del PST con altri pertinenti Piani e Programmi**	**54**
13	**Aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma (individuazione di aree sensibili, di elementi di criticità)**	**56**
14	**Individuazione dei problemi ambientali esistenti da abbattere con l'ausilio del PST. Interazione tra PST e obiettivi di protezione ambientale stabiliti anche a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri (Presumibili impatti del PST).**	**64**
15	**Possibili impatti significativi sull'ambiente e impatti.**	**73**
15.1	*La Via Verde*	*73*
15.2	*Il Corridoio verde*	*75*
15.3	*Recupero e rifunzionalizzazione delle ex stazioni ferroviarie dismesse (San Vito Chietino, Fossacesia, Torino di Sangro, Vasto Marina)*	*77*
15.4	*Rigenerazione urbana delle marine*	*78*
15.5	*Parcheggi pubblici "tutti esistenti" (interscambio modale)*	*80*
15.6	*La strada panoramica della Costa dei Trabocchi, strada statale Adriatica n. 16*	*81*
15.7	*Il sistema delle aree protette della costa teatina e delle aree di eccellenza ambientale e paesaggistica*	*83*
15.8	*Il sistema dei trabocchi*	*85*
15.9	*Il sistema delle aree demaniali marittime*	*86*
15.10	*La comunità ospitale*	*87*
15.11	*Il sistema delle aree agricole costiere e retrocostiere*	*88*
15.11.1	*Analisi Swot relativa alla filiera vitivinicola delle zone costiere e retrocostiere della Costa dei Trabocchi (PROTAGRI 2007 Provincia di Chieti)*	*90*

16 **Valutazione specifica del progetto strategico delle aree agricole costiere e retrocostiere. Descrizione del metodo utilizzato** **91**
16.1 *Paesaggi rurali e quadri normativi: le schede d'ambito* *99*

17 **Misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente** **103**
18 **Repertorio delle osservazioni pervenute per il Rapporto preliminare correlato alla procedura VAS del PST della Costa dei Trabocchi in argomento** **114 112**
19 **La metodologia del PST (monitoraggio)** **167**
20 **Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate nella raccolta delle informazioni richieste** **171**
21 **Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e al controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del PST** **176**

I metodi di valutazione e d'indagine, nonché, oltremodo, i contenuti generali e particolari del presente rapporto ambientale riconducono al propedeutico rapporto preliminare aggiornato e integrato in funzione dei pareri e degli esiti delle consultazioni avviate. Trattasi di una scelta di progettazione e di visione generale doverosa per garantire con maggiore efficacia gli esiti delle azioni contenute nel PST, così come dei piani generali (PRG, PRE) e attuativi degli Enti locali. Infatti, per effetto dell'importante estensione e della complessità dell'ambito territoriale della costa dei trabocchi, nonché della necessità di procedere con giusta coerenza nei confronti dei caratteri costituenti, dei valori e delle criticità ambientali e paesaggistiche dello stesso territorio, si è ritenuto opportuno strutturare il propedeutico rapporto preliminare in forma articolata, ovvero, contemplata in parte, anche secondo i dettami dei commi 3-6 (oltre che 1-2) del D. Lgs n. 156/2006 testo coordinato. Il rapporto ambientale, pertanto, colma e integra vuoti del rapporto preliminare pubblicato già in forma completa.

Premessa

Il presente rapporto ambientale e relativa sintesi non tecnica, prodotto all'interno del procedimento di valutazione ambientale strategica VAS, ha lo scopo di valutare le strategie ambientali, ai sensi della parte II del Dlgs.152/2006, del Progetto Speciale Territoriale della Costa dei Trabocchi (PST).

Il PST è strutturato sulla base di un approccio metodologico che conduce con efficacia verso un documento progettuale e programmatico completo di criteri e indicazioni generali e puntuali che non rimandano, per quanto possibile, ad una successiva fase d'integrazione. Il PST, pertanto, è strutturato unitamente ad una coerenza VAS non posticipata.

Il Rapporto nei contenuti fa riferimento all'allegato VI alla Parte II del citato decreto e ha effettuato, in base alla procedura con il coinvolgimento delle autorità definite di cui all'art. 13 comma 1, la verifica della congruità della valutazione proposta con il rapporto preliminare.

I contributi metodologici e le informazioni utili sono stati istruiti con vari esiti dal soggetto proponente, Giunta Regione Abruzzo per il tramite del competente Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio (DPC032).

Il PST costituisce l'attuazione di una porzione importante del Q.R.R. vigente, nonché, oltremodo l'implementazione condivisa del Documento programmatico del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera della Provincia di Chieti.

Elabora e fa riferimento alle conoscenze acquisite e agli studi realizzati nelle attività di analisi e progettazione dei vari strumenti di pianificazione del territorio:

- Quadro di Riferimento Regionale Abruzzo QRR;
- Piano Regionale Paesistico vigente;
- Piano demaniale marittimo regionale;
- Piano di difesa della costa PDC vigente e aggiornamento;
- Piano di sviluppo delle aree agricole;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale PTCP Chieti;
- La Direttiva per la valorizzazione della Via Verde della Provincia di Chieti;
- Documento programmatico del Progetto Speciale territoriale della fascia costiera della Provincia di Chieti;
- Progetto preliminare, definitivo ed esecutivo (in fase di ultimazione lavori) della Via Verde Costa dei Trabocchi;
- Il Masterplan per la Via Verde della Camera di Commercio Chieti - Pescara;
- Piano demaniale marittimo dei comuni afferenti alla Costa dei Trabocchi (Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Casalbordino, Vasto);
- Piano regolatore (PRG - PRE) dei comuni afferenti alla Costa dei Trabocchi (Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Casalbordino, Villalfonsina, Vasto);
- Piano di Gestione delle Riserve Naturali Regionali e ZSC afferenti alla Costa dei Trabocchi con particolare riferimento al PdG della Lecceta litoranea di Torino di Sangro e PdG Riserva naturale di Punta Aderci (Vasto).
- PROTAGRI progetto per le aree agricole della Provincia di Chieti (ambito costiero e retrocostiero).
- Piano di Assetto Idrogeologico (PAI).

Il PST Costa dei Trabocchi costituisce lo strumento essenziale per la pianificazione degli interventi di valorizzazione e salvaguardia ambientale, nonché, oltremodo, di rigenerazione territoriale della fascia costiera, definendone il quadro programmatorio, sia per evitare che azioni slegate o contrapposte possano snaturare il senso di unitarietà e unicità del sistema costiero, sia per evitare e ridurre ogni tipo di impatto negativo sul sistema ambientale presente e residuale sulla Costa dei Trabocchi.

IL PST affronta le tematiche di settore, riconosce e integra, alle istanze proprie della pianificazione territoriale della costa (compreso le colline litoranee), le considerazioni al contorno relative al miglioramento della qualità del sistema ambientale e paesaggistico unitamente al miglioramento della qualità della vita delle comunità locali. Come meglio descritto ai punti successivi, particolare importanza assume la coniugazione del tema dell'accessibilità e della fruizione ecosostenibile, anche non motorizzata, della costa (sia in senso longitudinale con la realizzazione, ormai quasi conclusa, della Via Verde Costa dei Trabocchi, sia in senso trasversale con i percorsi pedonali perpendicolari alla costa e al mare).

Rispetto alle finalità, agli obiettivi prioritari e ai temi sostanziali che il PST elabora per la rigenerazione ambientale e socioeconomica della costa, è di fondamentale importanza evidenziare, già in questa fase preliminare di valutazione ambientale VAS, che pur trattando temi e progetti di salvaguardia ambientale e valorizzazione paesaggistica, necessari per impedire azioni locali dannose nei confronti dello stato delle risorse naturali presenti sul territorio in argomento, nonché, oltremodo, pur avendo sottoposto a procedura VAS la maggior parte dei Piani succitati e dei progetti strategici in essi contenuti (Via Verde Costa dei Trabocchi in primo luogo unitamente a tutti i piani comunali), comunque si è ritenuto opportuno valutare il PST in argomento. Questo al fine di massimizzare gli esiti positivi di ogni azione prevista a livello locale e territoriale dai vari Enti competenti, e soprattutto per garantire la coerenza delle azioni previste nei confronti dell'ambiente naturale e costruito, del paesaggio naturale e dell'uomo (abitante e visitatore ai vari livelli di fruizione).

Con il soddisfacimento della procedura a VAS del PST si vuole garantire, in buona sostanza, la possibilità di far evolvere l'ambito territoriale riconosciuto della Costa dei Trabocchi verso un sistema turistico ecosostenibile di qualità, accogliente con fruizione lenta non motorizzata, laddove, i valori ambientali presenti, anche se residuali, costituiscono la ragion d'essere, ovvero, il patrimonio di risorse identitarie naturali da tutelare, salvaguardare, valorizzare per l'attrattività dei luoghi stessi.

L'attivazione della procedura VAS per il PST ha la finalità di garantire la valorizzazione della Costa dei Trabocchi e di garantire la qualità del suo sviluppo e delle sue trasformazioni territoriali unitamente alla valorizzazione e salvaguardia del sistema ambientale e paesaggistico presente.

Per perseguire questa finalità, il PST è rivolto a sostenere e facilitare gli interventi, coerenti e sostenibili con l'ambiente naturale, di trasformazione intorno alla Via Verde, oramai in fase di completamento, con un'azione di copianificazione estesa agli enti locali ed ai soggetti interessati. Pertanto, soddisfare la VAS al PST può avere il significato di restituire maggiore certezza alla bontà delle azioni previste e assunte per evolvere il concetto di protezione dell'ambiente da fattore di vincolo a fattore di attrattività e crescita sostenibile nel periodo

della transizione ecologica. Inoltre, significa concretizzare, infatti, una parte fondamentale per la transizione ecologica avviata perché è strettamente correlata al Green Deal europeo per trasformare l'UE in un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse, competitiva e con uno stato di salute dell'ambiente elevato per tutti i cittadini.
Il documento così articolato, ai sensi della normativa vigente, sarà pubblicato in evidenza pubblica per 60 gg, di cui sarà dato avviso attraverso il Bura della Regione Abruzzo, un organo di stampa a tiratura regionale e attraverso il sito internet istituzionale https://www.regione.abruzzo.it/.
In tale periodo, chiunque potrà fornire il proprio contributo conoscitivo e formulare osservazioni alla documentazione progettuale.

1 La valutazione ambientale strategica VAS come strumento di salvaguardia del territorio

Il presente Rapporto ambientale è redatto ai sensi del comma 1e comma 2 dell'art. 13 del D. Lgs 152/2006 vigente (testo coordinato con ultime modifiche della Legge n. 108 del 2021), ed ha la finalità d'integrare le considerazioni di natura ambientale con il redigendo Progetto Speciale Territoriale della Costa dei Trabocchi PST previsto all'art. 21 delle norme tecniche del Quadro di Riferimento Regionale QRR della Regione Abruzzo.
In particolare l'obiettivo principale della VAS è quello di valutare gli effetti ambientali del Progetto in argomento, prima della sua approvazione definitiva (ex ante), durante ed al termine del suo periodo di validità (in-itinere, ex post). Ciò serve soprattutto a sopperire alle mancanze di altre procedure parziali di valutazione ambientale, introducendo l'esame degli aspetti ambientali già nella fase progettuale. Altro obiettivo del Rapporto riguarda sia il miglioramento dell'informazione delle comunità locali coinvolte, sia la promozione della partecipazione degli Enti locali nel processo di pianificazione-programmazione.

2 Quadro di riferimento normativo

2.1 La normativa europea

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è stata introdotta dalla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, come "importante strumento per l'integrazione delle considerazioni di carattere ambientale nell'elaborazione e nell'adozione di taluni piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente negli Stati membri, in quanto garantisce che gli effetti dell'attuazione dei piani e dei programmi in questione siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro adozione". La Direttiva pone l'accento su alcune questioni rilevanti che riguardano in particolare:

- l'ambiente e la sua protezione "Art. 1. La presente direttiva ha l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che, ai sensi della presente direttiva, venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente".
- l'applicazione della VAS ad un ampio ventaglio di piani e programmi "Art. 2, lettera a) Per «piani e programmi» s'intendono i piani e i programmi, compresi quelli cofinanziati dalla Comunità europea, nonché le loro modifiche che sono elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, dal parlamento o dal governo e che sono previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative;
- l'obbligo di effettuare la VAS nella fase preparatoria del piano o del programma "Art. 4, paragrafo 1. La valutazione ambientale deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura legislativa.

2.2 La normativa nazionale

La Direttiva europea è stata recepita in Italia nella parte seconda dal Decreto legislativo n. 152 del 03/04/2006 (Testo Unico sull'Ambiente), entrato in vigore il 31 luglio 2007, modificato e integrato dal Decreto Legislativo n. 4 del 16/1/2008 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale". Le ultime modifiche sono state apportate dalla Legge n. 108 del 2021.
Nell'ambito di tali strumenti normativi si rilevano importanti nozioni relativamente alla definizione di VAS intesa come processo complesso e articolato in varie fasi comprendenti la "verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione di un parere motivato, l'informazione sulla decisione ed il monitoraggio". In particolare, a proposito della verifica di assoggettabilità viene inoltre precisato che essa è "attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se piani, programmi o progetti possono avere un impatto significativo sull'ambiente e devono essere sottoposti alla fase di valutazione secondo le disposizioni del presente decreto" (Art. 5, lettera m).

Al riguardo, si precisa che, per effetto della considerevole estensione dell'ambito territoriale della Costa dei Trabocchi in argomento (sono coinvolti otto comuni litoranei della Provincia di Chieti da Ortona a Vasto compreso il Comune di Villalfonsina che non ha affaccio diretto sul mare), nonché, oltremodo, per effetto della Sentenza della Coste di giustizia dell'Unione Europea, Terza Sezione (anno 2018), si è ritenuto necessario quanto efficace e meritevole assoggettare direttamente il progetto speciale a VAS "scoping" secondo gli artt. 13-18 del suddetto Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (G.U. n. 88 del 14 aprile 2006)".

La normativa nazionale specifica, inoltre, i tempi e le modalità di redazione del rapporto ambientale e del rapporto preliminare (art. 13).
Il recepimento effettivo delle Direttiva VAS in Italia è avvenuto con il D.lgs. 3 aprile 2006 n.152 (Codice dell'Ambiente) recante "Norme in materia ambientale". L'art.5 del D.lgs. 28 dicembre 2006, n. 300 ha prorogato al 31 luglio 2007 l'entrata in vigore della disciplina relativa a VIA, VAS e IPPC inizialmente prevista per agosto 2006:
- Testo Unico per l'Ambiente
- Ulteriori disposizioni correttive ed integrative sono state introdotte dal decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4.

2.3 La normativa regionale

La Regione Abruzzo ha recepito gradualmente i contenuti della Direttiva comunitaria attraverso i seguenti passaggi normativi che disciplinano e orientano il processo di VAS:

- Legge Regionale 9 agosto 2006, n. 27 "Disposizioni in materia ambientale";
- Delibera di Giunta Regionale 19 febbraio 2007, n.148 recante "Disposizioni concernenti la Valutazione Ambientale Strategica di Piani e Programmi regionali";
- Delibera di Giunta Regionale 13 agosto 2007, n. 842 "Indirizzi concernenti la Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) di Piani di competenza degli Enti Locali ricadenti nel territorio regionale";
- Circolare 31/07/2008 "Competenze in materia di VAS. Chiarimenti interpretativi";
- Circolare 02/09/2008 "Competenze in materia di VAS per i Piani di Assetto Naturalistico (PAN)";

- Circolare 18/12/2008 "Individuazione delle Autorità con competenza ambientale nella struttura regionale";
- Circolare 17/12/2010 "Chiarimenti interpretativi su alcuni aspetti del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica VAS"; Circolare 18/01/2011 "Competenze in materia di valutazione ambientale strategica. Ulteriori
- chiarimenti interpretativi".

In generale il processo di VAS previsto dalla normativa si basa sulle seguenti fasi:
• Screening o Verifica di Assoggettabilità, verifica del fatto che un piano o programma ricada nell'ambito giuridico per il quale è prevista la VAS (art. 12, D. Lgs 152/2006 s.m.i.). Come sopra riportato questa Fase è ritenuta soddisfatta per effetto di un immediato processo di scoping (la complessità del progetto in argomento, anche se interamente fondato sulla salvaguardia e sulla valorizzazione del sistema ambientale presente, ha imposto la completa procedura VAS a patire dallo scoping di cui all'art. 13);
• Scoping o Verifica Preliminare, definizione e delimitazione dell'ambito delle indagini necessarie per la valutazione (art. 13, D. Lgs 152/2006 s.m.i.);
• Valutazione dei probabili effetti ambientali significativi, espressi anche attraverso l'uso di indicatori ambientali;
• Monitoraggio degli effetti ambientali del piano o del programma;
• Informazione e consultazione del pubblico e dei vari attori del processo decisionale, anche sulla base di tutte le valutazioni ambientali effettuate.

3 Illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano

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).

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

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.

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). 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.

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 del PST). 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.

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 alle quali si applica il regime di protezione proprio delle riserve naturali (L.R. 5/2007). Su tutte le aree ferroviarie dismesse è confermata la preclusione di ogni attività di trasformazione del suolo diversa dalla destinazione a verde. Il corridoio verde contiene la via verde della Provincia di Chieti quale percorso ciclopedonale di eccellenza. 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.).

4 Descrizione dei temi, delle finalità e degli ambiti d'influenza del PST nel tempo

L'occasione per la redazione e l'applicazione del PST è duplice: per un verso si è presentata con l'individuazione del "Sistema delle aree protette della costa teatina" (art. 2 L.R. 5/2007) che sta a dimostrare la possibilità reale di poter indirizzare questa porzione di territorio verso scenari condivisi di conservazione e innovazione. Il sistema delle aree protette in altre parole dimostra una nuova forma di sensibilità crescente verso i temi dell'ambiente da parte delle amministrazioni e delle comunità locali che induce a pensare ad una reale condivisione di nuove politiche ambientali e per il turismo.
L'altra occasione è costituita dalla dismissione del tracciato ferroviario Ancona-Foggia nel tratto compreso tra Ortona e Vasto che senz'altro costituisce un'opportunità unica per trascendere la singola realizzazione di una infrastruttura ambientale (la via verde). Costituisce cioè una opportunità per pensare l'ambiente non più come episodico o ad aree ma in chiave di

rete: una infrastruttura ambientale intesa come un sistema di elementi relazionati che compongono un fascio multiplo di connessione.

Il PST sostiene, quindi, la nuova idea di territorio fondata sulla valorizzazione di elementi naturali e artificiali esistenti e messi a sistema, la quale, permette di riconsiderare e percepire il territorio in una nuova chiave di lettura attraverso la percorrenza lenta ricca di esperienze legate alla storia, alla cultura, agli usi di queste zone costiere. Una infrastruttura ambientale, pertanto, pensata in relazione al territorio che attraversa, è senz'altro occasione di rigenerazione del territorio stesso.
Tale idea di territorio può essere concretizzata a partire da delle operazioni motrici che strutturano la proposta progettuale unitaria, operazioni queste riconosciute in progetti strategici separati ma strettamente connessi soprattutto dalla via verde della Provincia di Chieti:

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

Tali progetti sono considerati strategici in quanto prioritari per la rigenerazione del territorio e capaci di innescare e moltiplicare processi anche spontanei di sviluppo sostenibile.
È necessario però che tali progetti rientrino in un quadro di coerenza condiviso, "la visione guida" affinché progetti, interventi, azioni in corso e azioni future, eterogenee tra di loro promosse da differenti soggetti pubblici e privati, siano coerenti cioè vadano nella stessa direzione dei progetti strategici proposti e sostengano gli stessi scenari del mutamento.
La visione guida del PST (Tav. 05) è condivisa da tutte le amministrazioni interessate alla nuova idea di territorio. In questo modo, ogni Ente locale provvede allo sviluppo e alla promozione degli interessi della propria comunità, pur restando in linea con la stessa visione unitaria di salvaguardia ambientale e paesaggistica.

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

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

OBIETTIVO: rigenerazione territoriale della costa dei trabocchi.

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

Tav. 05 Visione guida del PST costa dei trabocchi

Il PST è da intendersi quale programma unitario operativo ragionato per la rigenerazione ambientale e paesaggistica del territorio costiero (obiettivo prioritario) a partire dalla fruizione e manutenzione della via verde. È coerente con il suddetto QRR della Regione Abruzzo, coniuga le esigenze del tessuto socioeconomico degli abitanti del territorio con i principi di

tutela e salvaguardia espressi dal Piano Regionale Paesistico PRP vigente e dalla Legge Regionale 30 marzo 2007, n. 5 "Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della Costa Teatina, BURA n. 22 del 18 aprile 2007".

Il PST è costituito da tre parti: la relazione generale, le norme tecniche, la cartografia di analisi descrittiva e di progetto. È strutturato, in particolare, sulla conoscenza dei luoghi e sullo stato dei lavori avviati sul territorio (via verde, sistema delle riserve naturali, sistema delle infrastrutture); è pensato per responsabilizzare le parti in gioco, e soprattutto per creare maggiore consenso attorno alla visione futura dell'assetto del territorio (Tav. 05). Ogni argomentazione ha la finalità generale di tendere verso la concretizzazione di una nuova forma di turismo di tipo qualitativo. Questo, necessariamente a partire dal completamento e restituzione della via verde la cui gestione resta di competenza provinciale, dal recupero imprescindibile delle quattro stazioni ferroviarie dismesse, unitamente alla messa in sicurezza della strada statale adriatica SS Adriatica 16, elevandola a prima strada paesaggio dell'Abruzzo (strada panoramica della costa dei trabocchi), e dalla realizzazione di un sistema turistico ricettivo diffuso (concetto, come di seguito meglio espresso che trascende l'idea di albergo diffuso).
Al fine di incentivare la coerenza delle iniziative e dell'operatività degli Enti locali con un disegno unitario è stato necessario codificare lo scenario del cambiamento, espresso nella visione guida del presente PST (Tav. 05), in azioni progettuali da recepire negli strumenti urbanistici locali dotati di rilevanza giuridica (piano regolatore).

5 Descrizione delle caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate (ambiti di influenza)

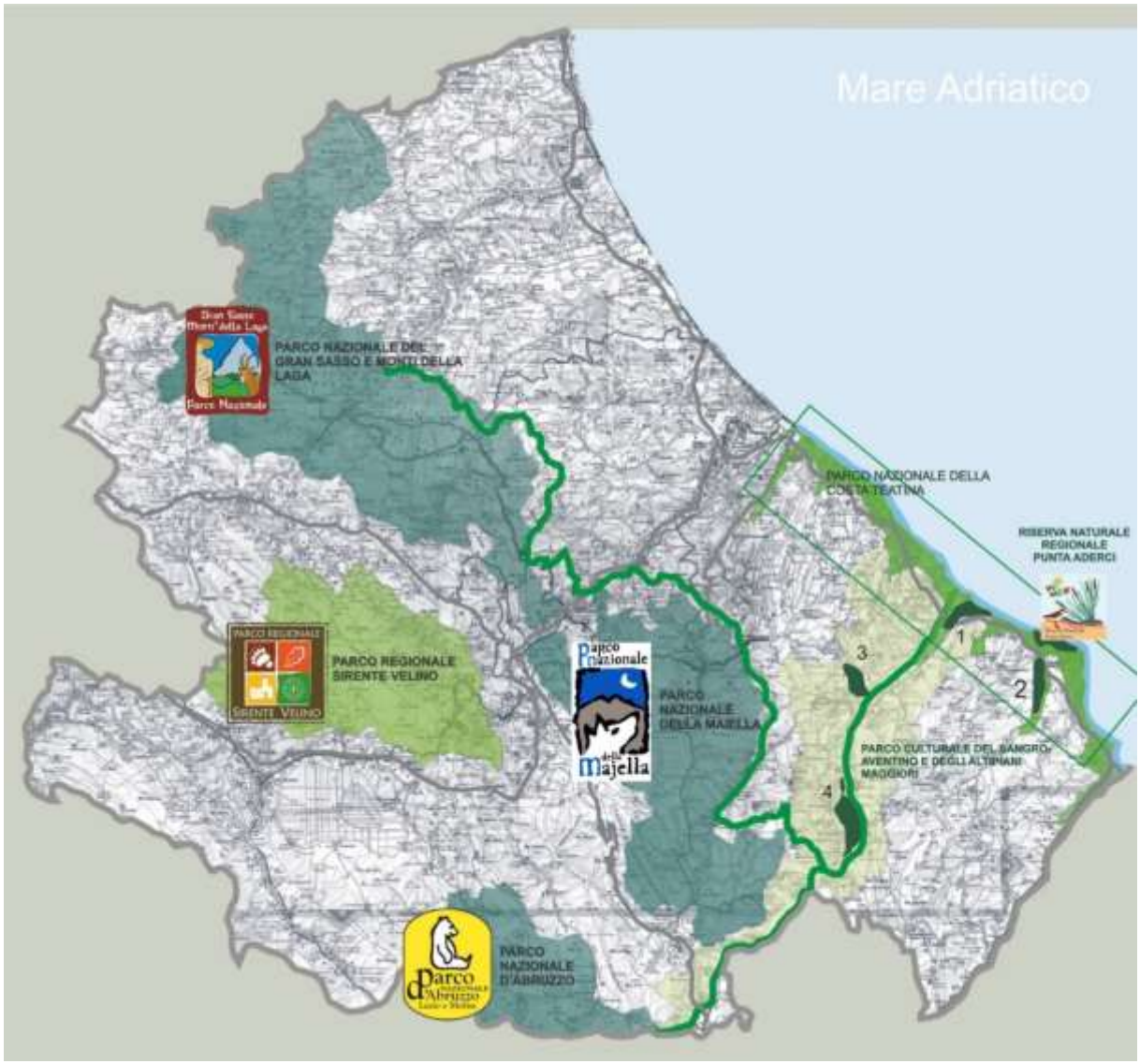
Il sistema delle aree protette della costa teatina, ricompreso nel Parco Nazionale della Costa Teatina (comma 3, art. 8 Legge n. 93/2001, istituito non strutturato), si colloca in una regione dove è sempre stata forte la tradizione dei parchi, tanto da ospitarne uno dei più antichi, il Parco Nazionale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

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

- Riserva della Marina di Vasto nel Comune di Vasto (ZSC IT7140109),
- Boschi ripariali del Fiume Osento - ZSC IT 7140111 (Torino di Sangro - Casalbordino);
- Punta Penna - ZSC IT 7140108 (Vasto).

Un fatto importante, quindi, per lo sviluppo, la valorizzazione e la tutela della costa sembra essere, come detto, proprio l'individuazione del sistema delle aree protette della costa teatina fra i comuni di Ortona, Vasto e San Salvo (L.R. 5/2007). Tale iniziativa, in continuità con l'istituzione del parco nazionale della costa teatina (L. 23/03/01, n. 93) è intesa dal PST come uno strumento forte per la salvaguardia e la valorizzazione ambientale in un'ottica di sviluppo ecosostenibile della costa dei trabocchi. Azione, questa, che fa ben sperare per costruire accumulazioni di consenso su scenari futuri di sviluppo sostenibile.
Affinché gli scenari del mutamento possano avere successo è necessario che siano fortemente sentiti, condivisi e supportati dalle comunità dove questi si realizzano. Allora, il sistema delle aree protette della costa teatina può a ragione essere inteso come "testata di un macro sistema di aree protette", relazionato al Parco Nazionale della Maiella e al Parco Nazionale d'Abruzzo attraverso il parco culturale dell'Alta Val di Sangro, e che comprende i bacini del Sangro, dell'Aventino e dagli Altipiani Maggiori. In sostanza, per mezzo dell'ausilio del sistema delle aree protette il PST eleva la via verde, e il corridoio verde in cui è contenuto, a infrastruttura ambientale per vivere l'ambiente non più come episodico o ad aree ma in chiave di rete territoriale.

Interazioni tra ambiti litoranei di natura protetta, sistemi paesaggistici di accertata rilevanza e sistema del costruito correlato all'espansione edilizia di crinale.



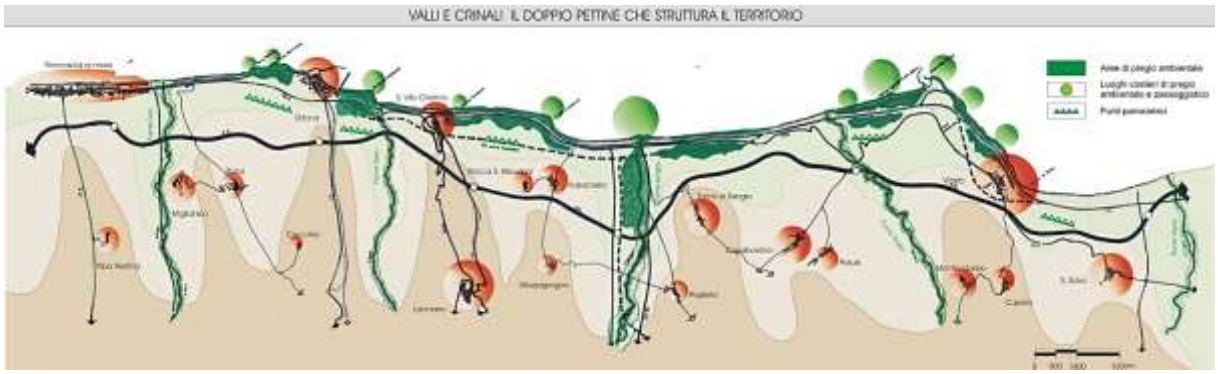
Regione Abruzzo. Rete del sistema delle aree protette maggiori e costa dei trabocchi

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

considerati contrafforti della catena montuosa interna, l'altro costituito dal sistema antropico strutturato dal fascio infrastrutturale lungo la costa e gli assi di penetrazione su fondovalle.
La costa dei trabocchi è generalmente bassa, con spiagge sabbiose e ghiaiose, interrotte da piccoli promontori rocciosi: le punte, ornate di trabocchi.
Non meno rilevante è la presenza nell'immediato entroterra, fra i fiumi Foro e Sangro, dei valloni, costituiti da profonde vallate generalmente rettilinee, incise nel piano collinare perpendicolarmente alla costa, ricche di sorgenti e di vegetazione mediterranea. È necessario quindi che l'ambiente descritto sia sottoposto ad una adeguata forma di tutela, che conservi le bellezze naturali e le attività tradizionali di sfruttamento, ma che permetta al contempo uno sviluppo di nuove forme di godimento del territorio, rispettose della natura.

La forte eterogeneità degli elementi naturali ed antropici che caratterizzano tale porzione di territorio pone in evidenza un uso prevalente del suolo legato ad attività agricole tra di loro diverse e articolate secondo livelli e classi d'uso. Tale osservazione ha reso possibile il riconoscimento di usi prevalenti (per uso prevalente si intende una omogenea utilizzazione del terreno per almeno il 70% della superficie considerata): seminativo, vigneto, oliveto, aree incolte naturali, zone agricole eterogenee, zone produttive e zone portuali. La lettura complessiva del sistema territoriale della costa dei trabocchi mette in risalto l'uso del suolo organizzato tramite due sistemi complementari:
- il primo è dato dal sistema lineare costa e dalle intersezioni trasversali dalle aste fluviali (sistema a pettine mare > monti), e comprende zone ad alto interesse ambientale e commerciale. È caratterizzato da un uso colturale e particellare complesso;
- il secondo riempie gli spazi compresi tra le aste fluviali verso la costa (sistema a pettine monti > mare) ed è costituito da aree caratterizzate da colture intensive specializzate contigue alle aree urbanizzate dei centri abitati, così come alle aree produttive e commerciali.

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



Schema dell'interconnessione del sistema a doppio pettine contrapposto: valli e crinali

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

In effetti, percorrendo questo tratto di territorio si nota facilmente come alla facilità di percorrenza longitudinale si contrappone la difficoltà dell'attraversamento trasversale.
La strada statale Adriatica e la ex ferrovia, così come conformate, permettono/hanno permesso un uso e quindi una percezione della costa "per punti", negano quindi una percorrenza lenta longitudinale. Ma negano pure una relazione tra il centro storico e il mare. Queste relazioni risultano esservi laddove i sedimi della ferrovia e della statale sono arretrati rispetto alla linea di costa e dove ci sono gli spazi necessari alla realizzazione di strutture e attrezzature ricettive. Questa organizzazione restituisce una costa costituita da strette e dense relazioni tra mare e nuclei abitati e lunghe porzioni di costa difficilmente accessibile, quindi, come separate dal suo entroterra.
Il PST considera la costa dei trabocchi come "fascio multiplo di connessione ambientale", il quale, si concretizza con la realizzazione della via verde all'interno del proprio corridoio verde nella sua interezza: la linea di costa, il demanio marittimo, gli accessi, le foci dei fiumi, i boschi, le dune, le colline, le campagne coltivate, le strutture portuali, i centri storici. Una infrastruttura ambientale quindi, pensata in relazione al territorio che essa attraversa, è occasione di rigenerazione del territorio stesso.

5.1 Caratteri costituenti e autenticità locali

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

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

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

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

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

Punta Cavalluccio e Fosso delle Farfalle - ZSC IT 7140106 (Rocca San Giovanni)

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DPN
Regione Abruzzo
Codice sito: IT7140107
Superficie (ha): 552
Denominazione: Lecceta litoranea di Torino di Sangro e foce del Fiume Sangro
IT7140107
Data di stampa: 06/12/2010
Scala 1:25'000
Legenda
sito IT7140107
altri siti
Base cartografica: IGM 1:25'000

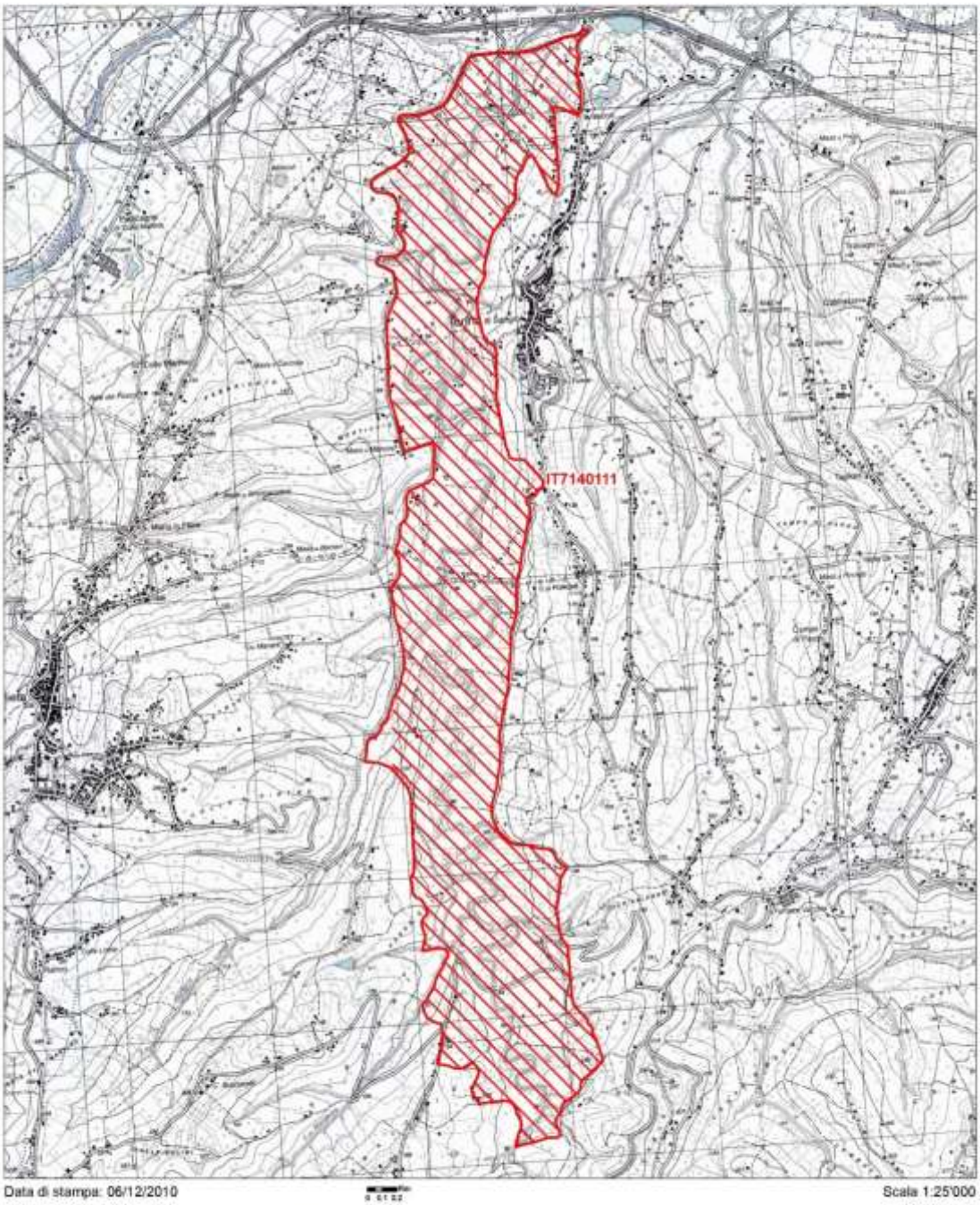
Lecceta litoranea di Torino di Sangro - Foce del Fiume Sangro

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

DPN DIREZIONE PER LA PROTEZIONE DELLA NATURA

Regione: Abruzzo | Codice sito: IT7140111 | Superficie (ha): 595

Denominazione: Boschi ripariali sul Fiume Osento



Data di stampa: 06/12/2010

Scala 1:25'000

NATURA 2000

Legenda

sito IT7140111

altri siti

Base cartografica: IGM 1:25'000

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

DPN DIREZIONE PER LA PROTEZIONE DELLA NATURA

Regione: Abruzzo | Codice sito: IT7140108 | Superficie (ha): 317

Denominazione: Punta Aderci - Punta della Penna

Data di stampa: 06/12/2010

Scala 1:25'000

NATURA 2000

Legenda

sito IT7140108

altri siti

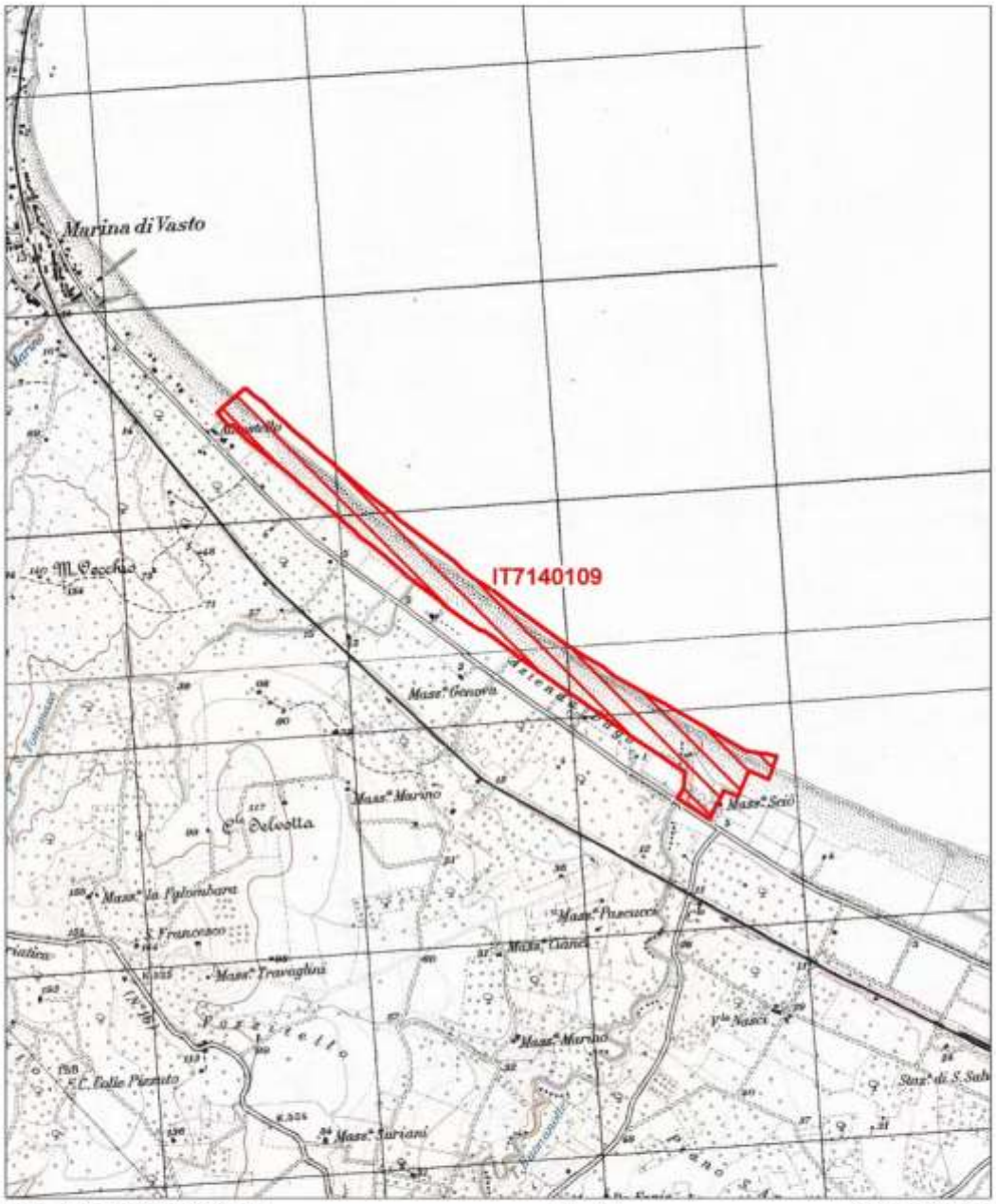
Base cartografica: IGM 1:25'000

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

DPN DIREZIONE PER LA PROTEZIONE DELLA NATURA

Regione: Abruzzo Codice sito: IT7140109 Superficie (ha): 57

Denominazione: Marina di Vasto



Data di stampa: 06/12/2010

Km 0 0.1 0.2

Scala 1:25'000

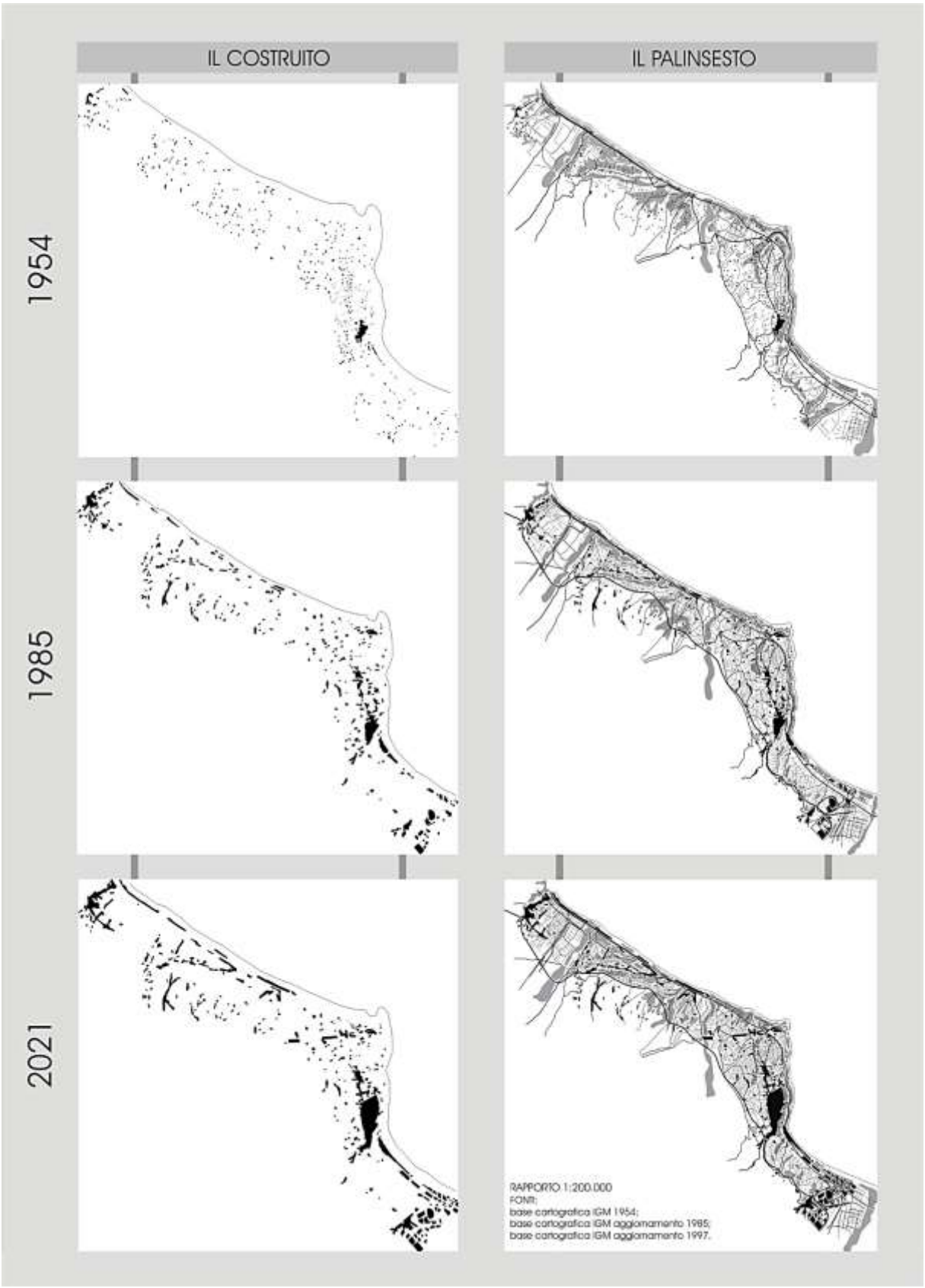
NATURA 2000

Legenda

sito IT7140109

altri siti

Base cartografica: IGM 1:25'000


IL COSTRUITO
IL PALINSESTO
1954
1985
2021
RAPPORTO 1:200.000
FONTI:
base cartografica IGM 1954;
base cartografica IGM aggiornamento 1985;
base cartografica IGM aggiornamento 1997.

5.2 Esplicitazione descrittiva di riferimento progettuale

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

Il PST identifica la via verde quale infrastruttura lenta non motorizzata insostituibile per la valorizzazione delle risorse ambientali della fascia costiera e per la valorizzazione delle proprietà pubbliche e private, nonché per una nuova modalità di fruizione "attraente".
La via verde è una realtà irrinunciabile per dare all'intera regione Abruzzo un forte segno di riconoscimento e un'identità territoriale che si manifesta nelle nuove possibilità di percorrenza, percezione e uso della costa, delle riserve naturali e degli abitati. Il PST, inoltre, eleva la via verde a realtà decisiva della Provincia di Chieti per la riorganizzazione territoriale dei comuni coinvolti e per riconsolidare il rapporto tra la fascia costiera e il retroterra.

5.3 La Struttura Territoriale

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

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

Riconosciamo una forma insediativa decisamente diversa rispetto a quella che caratterizza le coste pescaresi e teramane. In effetti ciò che ha diversificato lo sviluppo costiero è senza dubbio la morfologia del territorio. A sud di Francavilla al mare la conformazione cambia notevolmente. I contrafforti della Maiella arrivano sino al mare caratterizzando il paesaggio costiero con una sequenza non omogenea di colline litoranee, falesie, faraglioni, arenili e residui dunali. Questo carattere geomorfologico estremamente unico ha reso possibile una urbanizzazione lineare per segmenti: ai lidi si alternano aree integre e di grande valore paesaggistico-ambientale.
Gli elementi che hanno fortemente inciso sul processo di sviluppo e conformazione del territorio, con particolare riferimento alle infrastrutture viarie, se da un lato sono state generatrici dello sviluppo, dall'altro hanno costituito barriera tra la linea di costa e il suo entroterra più prossimo. Infatti, la fruibilità della fascia costiera, fino al momento della dismissione del tracciato ferroviario, è stata caratterizzata da una facile percorrenza longitudinale (parallela al mare) contrapposta alla difficoltà dell'attraversamento trasversale. La Statale Adriatica e la ferrovia, così come conformate, hanno permesso un accesso alla

linea di costa per punti negando, nel contempo, le relazioni tra centro storico e mare. Dal 2005, anno in cui è stato avviato lo smantellamento della linea ferroviaria, tutto ciò che era barriera si è trasformato in opportunità di connessione multipla e per la prima volta nella storia è possibile riappropriarsi di un ambito di pregio paesaggistico in forma unitaria.

La rigenerazione territoriale della costa dei trabocchi è possibile a partire da una nuova idea di territorio basata sulla valorizzazione del sistema ambientale esistente, ma ad oggi dal carattere frammentario, sulla valorizzazione delle vocazioni turistiche del territorio e sulla capacità di governare le trasformazioni e i cambiamenti previsti.
Diverse sono le occasioni importanti che hanno portato ad affrontare tali temi progettuali: l'elaborazione della strategia europea per la gestione integrata delle zone costiere (GIZC) (Commissione europea 1999), un programma dimostrativo che intende costituire la materia prima per l'elaborazione di una strategia europea per la GIZC per la promozione e lo sviluppo sostenibile delle zone costiere dell'Unione europea; la Convenzione Europea del paesaggio del Consiglio d'Europa (Roma, aprile 2001), che pone come obiettivo la promozione presso le autorità pubbliche l'adozione, a livello locale, regionale, nazionale ed internazionale, di politiche di salvaguardia, di gestione e di pianificazione dei paesaggi europei; il suddetto Quadro di Riferimento Regionale QRR; il Codice dei Beni culturali e del Paesaggio (D.Lgs 22 gennaio 2004, n.42); la dismissione del tracciato ferroviario adriatico Ancona-Foggia nel tratto compreso tra Ortona e Vasto marina; la Legge Regionale 30 marzo 2007, n.5 per il "Sistema delle aree protette della costa Teatina"; la Direttiva per la Valorizzazione della Costa Teatina (Provincia di Chieti, maggio 2009); il Documento programmatico del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera della Provincia di Chieti (Del. C.P. n. 109/2010). Tutte queste occasioni, insieme, dimostrano la possibilità reale di poter indirizzare questa struttura territoriale verso scenari condivisi di conservazione e rigenerazione ambientale e paesaggistica. Il PST costituisce anche elemento di connessione e sintesi di tutte le buone esperienze progettuali profuse nel tempo fino ad oggi a vantaggio della salvaguardia e valorizzazione ambientale della fascia costiera.

6 Obiettivi di qualità e criteri di intervento della proposta progettuale per impedire, ridurre compensare possibili azioni scaturenti dall'azione urbanistica locale (PRG, PRE)

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

Conservazione attiva
Mantenimento delle caratteristiche, dei valori costitutivi e delle morfologie, tenendo conto anche delle tipologie architettoniche, nonché delle tecniche e dei materiali costruttivi tradizionali. Mantenimento e incentivazione economica delle pratiche colturali tradizionali estensive.
Manutenzione e potenziamento degli elementi di micro connessione: siepi e alberature a bordo campo, fasce di vegetazione ripariale lungo fossi e torrenti, scarpate, boscate.

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

Sviluppo compatibile
Previsione di linee di sviluppo compatibili con i diversi livelli di valori riconosciuti e tali da non diminuire il pregio paesaggistico del territorio, con particolare attenzione alla salvaguardia delle aree agricole.
Aree agricole collinari costiere e retrocostiere: incentivazione delle produzioni agro-alimentari tipiche del vigneto, vigneto specializzato, seminativo, seminativo arborato, oliveti.
Viabilità storica di collegamento: messa in sicurezza, adeguamento e ristrutturazione dei tratti stradali con particolare attenzione all'impatto ambientale dei lavori previsti, e alla tutela delle condizioni che lasciano percepire il paesaggio senza elementi di disturbo visivo.
Centro storico, lido, borgo agricolo: valorizzazione e potenziamento del patrimonio abitativo tramite il restauro e la ristrutturazione delle unità esistenti, anche attraverso forme perequative e di progettazione complessa.

Riqualificazione urbana
Si attua per le parti di tessuto urbano compromesso o degradato, per il recupero dei valori preesistenti, ovvero, per la creazione di nuovi valori paesaggistici.
Aree artigianali e ricettive: riqualificazione urbanistica degli spazi di pertinenza, degli accessi e delle aree di sosta.

Criteri generali di intervento

a Valorizzazione dell'ambiente naturale, del paesaggio e, in particolare, della vegetazione, valorizzazione della funzione ecologica delle vie, e valorizzazione degli orti litoranei.
Valorizzazione delle pratiche agricole e delle pratiche di pesca tradizionali.
b Valorizzazione del paesaggio con il recupero dei caratteri tipo-morfologici dell'edilizia rurale e con l'uso di materiali e colori tradizionali per le trasformazioni edilizie.
c Limitazione dell'espansione edilizia a difesa degli insediamenti esistenti, del paesaggio e della vegetazione.
d Uso di tecnologie e materiali correlati alla produzione energetica da fonti rinnovabili.
e Riferimenti ai quadri regolativi generali del Q.R.R., del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) e del Piano Territoriale per le Attività Produttive (PTAP).

Interventi di valorizzazione territoriale
a Realizzazione di parcheggi attrezzati, anche con superficie permeabile prevalente, esterni al corridoio verde; realizzazione di accessi pedonali per raggiungere il mare.
b Occupazione temporanea del suolo permeabile per attrezzature removibili utili al servizio e all'assistenza dei fruitori della via verde.
c 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.

d Realizzazione di accessi e percorsi pedonali dai parcheggi esterni al corridoio verde verso la via verde e verso il mare.
e Applicazione di azioni per sostituzione edilizia del tessuto urbano vetusto e degradato.

Interventi di valorizzazione ambientale
a Ripristino delle reti e dei corridoi ecologici trasversali al mare.
b Ripristino dei percorsi ripariali e dei sentieri, delle bordure, delle alberature, dei filari, delle siepi.
c Ricucitura dei residui dunali e vegetazionali.
d Riconnessione dei sistemi idrici secondari.
e Riconnessione dei percorsi fluviali e riparali con l'antico tratturo L'Aquila-Foggia.
f Realizzazione di opere di difesa idrogeologica ed idraulica, di interventi di forestazione e rimboschimento.
g Valorizzazione dei fontanili e della viabilità storica.
h Divieto dell'attività estrattiva e limitazione dei movimenti terra.
i Promozione degli interventi di recupero ambientale finalizzati, in particolare, al mantenimento in sicurezza delle aree caratterizzate da potenziale pericolosità geologica e idrogeologica.
l Valorizzazione dell'ecosistema ambientale e dei caratteri connotativi del paesaggio costiero.
m Realizzazione di spazi a verde attrezzato, anche mediante l'uso di essenze autoctone, per la fruizione sostenibile della via verde.
n Realizzazione di opere di difesa e di regimazione idraulica che privilegiano il ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica e l'impiego di materiali tradizionali, comunque compatibili con le valenze paesistiche del territorio costiero.
o Limitazione della modellazione e sistemazione altimetrica del terreno, e di ogni lavorazione che possa determinare svilimento dei caratteri ambientali e paesaggistici.
p Limitazione degli scarichi liquidi singoli e a sistema nei corsi d'acqua.

7 I progetti strategici del PST di valorizzazione paesaggistica e salvaguardia ambientale (rigenerazione del territorio costiero)

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

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

- il sistema dei trabocchi;
- il sistema dell'accoglienza turistica diffusa, la comunità ospitale;

7.1 Il corridoio verde e la via verde

Lo scopo della via verde è quello che consente di elevare ciò che normalmente ci si aspetta da un viaggio su una strada (con mobilità non motorizzata) al livello di una esperienza piacevole". L'affermazione riassume il senso dell'opera, ad oggi, in fase di completamento e restituzione alla collettività intera. Proprio perché trattasi di una esperienza piacevole è necessario che vi siano elementi in grado di costituire paesaggi qualificati, anche inaspettati, perché finora inaccessibili. Con il completamento e la messa in esercizio della via verde a cura della Provincia di Chieti è possibile portare a compimento il sistema complesso e sottile della mobilità non motorizzata composto da una dorsale longitudinale (il vecchio tracciato ferroviario posto all'interno del corridoio verde assoggettato a regime di tutela ambientale con destinazione d'uso a verde dalla L.R. 5/2007), e da una serie di connessioni trasversali necessarie per innervare la fascia costiera con il suo entroterra più prossimo, dove trovano luogo valori di naturalità e importanti bacini di utenza.
Mantenere in esercizio la via verde significa anche restituire alla collettività un'opera concreta e funzionale (un progetto di paesaggio) che trascende il solo recupero del sedime ferroviario e coinvolge inevitabilmente aree ampie della costa dei trabocchi. La fruizione della via verde è ineludibile per attraversare il territorio in senso longitudinale, e in senso trasversale. Quest'ultima da concretizzare per mezzo di nuovi percorsi a pettine, perpendicolari alla linea di costa.

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

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

La via verde contiene due caratteri complementari e inscindibili: è un'infrastruttura ambientale unitaria e, al tempo stesso, si confronta con contesti territoriali molto diversi che richiedono diverse modulazioni degli interventi.
Il successo della via verde è legato ad una gestione di utilizzo, fruizione, manutenzione e gestione che sviluppino contemporaneamente i due caratteri, e questo, non solo per la singola infrastruttura ma anche per i bordi e le aree contermini afferenti al corridoio verde.

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

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

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

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

CV1. Verde parzialmente modificato.
Ambito della percorrenza. Ex sedime ferroviario. Ambito funzionale lineare proprio del percorso ciclopedonale della via verde comprensivo dei bordi permeabili caratterizzati dalla vegetazione spontanea tipica degli ambienti ripariali costieri e retro costieri. Ambito di notevole valore ambientale correlato alla percezione visiva del paesaggio attraversato in modo lento e non motorizzato.

CV2. Verde di eccellenza paesaggistica.
Ambiti lineari e areali di accertata rilevanza con elevata sostenibilità del rapporto tra stato delle risorse primarie e pratiche di uso del suolo. Porzioni di paesaggio della cimosa costiera modificati o poco modificati dalla gestione dell'ex demanio ferroviario, comunque ricompresi all'interno di valori di pregio paesaggistico identitario.

CV3. Verde trasformato. Aree di risulta.
Ambiti prevalentemente areali e modificati per attività correlate alla gestione dell'ex demanio ferroviario (aree permeabili ed impermeabili delle ex stazioni ferroviarie, dei tracciati ferroviari, degli spazi di manovra e dei locali tecnici annessi).

CV4. Verde costruito.
Edifici dell'ex compendio ferroviario. Volumi edificati per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria dismessa (stazioni, locali tecnici, locali di servizio annessi, locale tecnici distaccati, ex caselli ferroviari).

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

7.2 Aree di risulta e stazioni ferroviarie dismesse

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

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

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

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

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

Lo sviluppo turistico, così come è inteso dal PST, determina le potenzialità di collegamento con punti di interesse costieri e montani, generando in questo modo un flusso sinergico tra le potenzialità presenti sul territorio.
Lo scopo è quindi quello di creare elementi strettamente connessi alla via verde in modo da realizzare delle vere e proprie porte di ricezione verso il territorio circostante, nonché, oltremodo, verso il territorio interno e le sue peculiarità paesaggistiche, storiche e culturali.

La riqualificazione delle vecchie stazioni deve essere basata su alcuni principi quali la sostenibilità ambientale ed economica, la piena accessibilità motoria e plurisensoriale, la

sostenibilità sociale, la sicurezza ed il benessere di tutte le fasce di popolazione, senza distinzione di genere, di età, di provenienza, di abilità. Questo approccio, che fa ricorso a progettazioni e ad azioni innovative anche dal punto di vista tecnologico, è alla base delle attività promosse dal PST.

La riconversione a nuova vita delle vecchie stazioni ferroviarie è sicuramente un'occasione di sviluppo socioeconomico che si inserisce perfettamente nel sistema turistico meno recente ma anche attuale, dedicato al settore della mobilità sostenibile, che è evidentemente un compartimento in pieno sviluppo. La rete cicloturistica in Europa è ormai una realtà affermata che condiziona a più livelli lo sviluppo di aree in termini di turismo, enogastronomia, storia, escursionismo, formazione.
La costa dei trabocchi si inserisce nel sistema ramificato della rete cicloturistica europea (Eurovelo, Cammini d'Europa) giocando un ruolo fondamentale di riferimento nella fetta turistica della regione Abruzzo e dell'intero mezzogiorno: la via verde rappresenta un'occasione di sviluppo che va a legarsi, in modo integrato a tutte le realtà (percorsi escursionistici, sentieri della memoria, percorsi ciclabili del territorio interno, attività culturali legate alla mobilità lenta, ecc.) presenti nel territorio abruzzese. Sulla base delle suddette condizioni di senso progettuale il PST promuove ogni potenzialità di messa a rete delle stesse ex stazioni ferroviarie con altri sistemi turistici sostenibili presenti nel territorio realizzati o in fase di realizzazione.
Ogni fase di riqualificazione delle strutture dovrà prevedere sistemi informativi, come ad esempio pannelli illustrativi, segnaletica direzionale, altre forme di battage, che favoriscano la messa in rete delle strutture da riqualificare con tutti i percorsi escursionistici presenti e in fase di realizzazione.
Con il recupero delle stazioni ferroviarie dismesse, oltre a valorizzare l'aspetto turistico, si deve tendere necessariamente verso il miglioramento dello stato ambientale (risanamenti, interventi di ripristino ambientale) dei luoghi, nonché utilizzare strategie di ingegneria naturalistica in sostituzione delle opere in calcestruzzo quando possibile.

7.3 Linee di azione unitaria

La riqualificazione delle vecchie Stazioni dismesse deve essere necessariamente compresa all'interno di un più generale processo di valorizzazione del sistema di spazi aperti che trovano nella via verde l'elemento prioritario di perfezionamento infrastrutturale (mobilità lenta non motorizzata) della costa.
Tutte le aree dismesse (con particolare riferimento alle ex stazioni ferroviarie) sono pressoché prive di relazioni con le strutture e gli spazi aperti circostanti e il tratto di costa. Si tratta quindi di superare l'attuale condizione, per dar forma ad un sistema di spazi aperti capaci di innervare questi settori con il resto del territorio costiero, e non solo: il corridoio verde in questo tratto deve assumere la funzione di asse portante di un sistema di connessioni longitudinale e trasversale.

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

indicazioni del progetto di tutela e valorizzazione delle aree protette, delle aste fluviali principali e secondarie, così come di tutte le aree di valore ambientale, storico, culturale e paesaggistico.

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

Le aree di progetto presentano alcune peculiarità rispetto al resto della fascia costiera e sono collocate in zone che godono dal punto di vista geografico di una posizione strategica. La forma allungata delle aree di risulta delle stazioni, che si rastrema in prossimità delle zone urbane, suggerisce la sagoma di una foglia. E come una foglia è dotata di nervature che diffondono la linfa vitale, così le vecchie stazioni, per rinascere, devono poter irradiare lo spazio con una rete di percorsi e di attività in modo da connettere fra loro l'insieme degli interventi necessari a mantenerlo vitale. Ma come una foglia deve essere attaccata ad una pianta per essere alimentata, così le stazioni dismesse devo essere collegate alla rete di percorsi che si innervano dal sistema del verde esistente e alla rete di fruizione dei servizi disponibili e in via di realizzazione. In questo modo la connettività delle aree è articolata su due livelli:
- il primo livello, quello delle reti lunghe e dei percorsi lenti che collega l'area ai sistemi sostenibili (via verde in modo prioritario);
- il secondo livello, si sviluppa all'interno delle stazioni per dare continuità e supporto alla rete locale integrandosi e connettendosi a quella del primo livello.

7.4 Le vocazioni

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

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

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

Vocazione artistica e culturale
Il linguaggio artistico è da sempre uno strumento utilizzato per entrare in relazione, è uno strumento di integrazione sociale. Le stazioni ferroviarie dismesse, quindi, diventano un luogo in cui le diverse attività artistiche sono intese non solo come intrattenimento, ma come momenti di riflessione, di formazione, di approfondimento e di condivisione coordinata. L'animazione artistica e la programmazione culturale costituiscono elementi di riferimento delle strutture. Spazi al chiuso e spazi all'aperto devono essere location naturali dell'offerta culturale e artistica che dialoga con i grandi eventi della costa, è la vetrina delle diverse attività culturali che si svolgono nelle diverse aree della provincia di Chieti nonché dell'Abruzzo. Sono favoriti, a titolo di esempio, laboratori in cui i bambini (ma anche chi appartiene ad altre fasce di età) possono sviluppare conoscenze sulla didattica culturale del territorio legata alle tradizioni e ai mestieri dell'artigianato.
L'edificio da recuperare e valorizzare deve accogliere spazi legati alla cultura della fruizione turistica e della storia del territorio nella, sua accezione generale, è un'area dedicata non solo all'informazione puntuale ma anche legata alla conoscenza ambientale e panoramica del territorio. La più ovvia concretizzazione di questo obiettivo è rappresentato dalla creazione di un ambiente destinato alla consultazione di elementi informativi digitali, di libri e a mostre temporanee. È questa un'occasione per irradiare anche proficue collaborazioni con le scuole e le associazioni locali con workshop tematici.

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

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

7.5 Obiettivi di riutilizzo eco sostenibile

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

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

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

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

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

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

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

8 Altri temi progettuali integrati del PST in zone sensibili per ridurre e compensare le criticità presenti per mezzo di un ampio processo di valorizzazione ambientale e paesaggistica

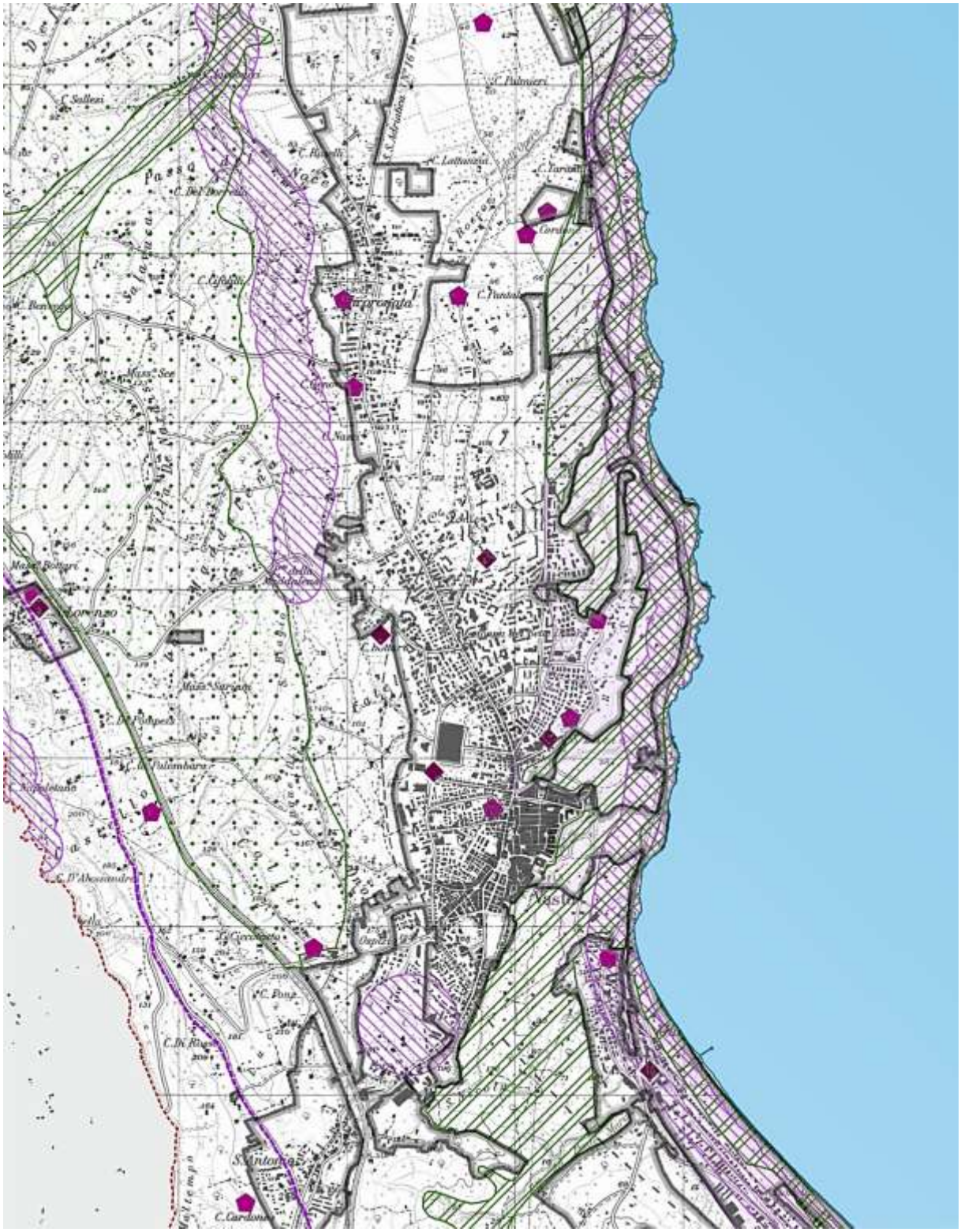
La costruzione di un sistema di territorio rigenerato nella sua unità passa inevitabilmente attraverso l'integrazione dei progetti strategici con temi progettuali diffusi su tutto l'ambito di intervento, nonché, utili al coronamento di un nuovo assetto turistico. È necessario connettere la progettualità intrinseca espressa dalle aree individuate per i progetti strategici con temi progettuali a valenza diffusa perché ramificata come trama di un territorio che muta. Un nuovo assetto turistico, moderno, è perseguibile solo se la progettualità cosiddetta "prioritaria" innesca una progettualità diffusa, non marginale, che irrobustisce la trama territoriale dei servizi e delle infrastrutture. Trattasi dell'integrazione del sistema dei progetti strategici con il sistema della mobilità dolce o lenta, con il sistema delle aree protette, con le aree demaniali e con il sistema dei trabocchi dell'intero ambito costiero.

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

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

strutturare un progetto di valorizzazione complessivo. La semplice messa in sicurezza della ss 16 consente di perseguire, a basso costo, la promozione di un paesaggio di eccellenza.
La strada diviene elemento essenziale per percepire il paesaggio e per raggiungere servizi collettivi e turistici di rilevanza internazionale. È necessario strutturare un sistema di segnaletica orizzontale e verticale specifico e mirato, unitamente alla messa in sicurezza dei luoghi di sosta in corrispondenza delle "calate" attrezzandole per una accessibilità verso la via verde, le aree demaniali e il mare.
Particolare significatività, inoltre, ha la possibilità di strutturare la prima strada statale costiera italiana amica dei ciclisti. La densissima frequentazione dei ciclisti (atleti singoli, in squadra, ciclisti amatoriali, cicloturisti singoli e in gruppo) in tutti i giorni dell'anno solare, agevola la possibilità di cogliere una grande opportunità per la promozione turistica della costa dei trabocchi a livello internazionale a costi irrilevanti. Infatti, non si tratta di realizzare una nuova infrastruttura viaria ma semplicemente di allestirla con un progetto specifico, come detto, con il solo ausilio di una segnaletica orizzontale e verticale utile sia per le informazioni turistiche (unificate sotto l'aspetto formale, grafico, cromatico) sia per la messa in sicurezza dei ciclisti dalle autovetture.
Con una sola azione (messa in sicurezza e segnaletica unificata) è possibile elevare una strada a mezzo di promozione turistica unica in Italia nel suo genere. Se immaginiamo tale azione integrata alle immani potenzialità di attrazione turistica generate della via verde e alle stazioni ferroviarie dismesse abilmente recuperate, allora, è possibile innescare la visualizzazione di una destinazione turistica di eccellenza. Si struttura, quindi, una evoluzione positiva di una porzione di territorio che tende al miglioramento della qualità della vita degli abitanti e di tutti i fruitori regionali, nazionali e internazionali.

Località Trave - Vasto



Tav. 02c Sistema della salvaguardia ambientale e paesaggistica - Vasto, stralcio 1:25.000

8.2 Il sistema dei parcheggi di interscambio modale

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

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

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

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

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

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

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

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

8.3 Il sistema delle aree protette

Il sistema territoriale della fascia costiera è strutturato anche da una molteplicità di aree ad alto valore paesaggistico, storico e culturale. Al riguardo, è necessario affrontare la gestione integrata delle aree sensibili e di quelle protette (Riserve, S.I.C., Z.P.S., aree archeologiche, aste fluviali, aree di valore paesaggistico, cimiteri di guerra), e approfondire una possibile forma di coordinamento delle attività ai margini, ai bordi e in prossimità delle aree di valore.
Appare evidente che un territorio tutelato per zone, senza un progetto di connessione delle aree di pregio, può condurre al frazionamento dell'unità paesaggistica identitaria allontanando il perseguimento degli obiettivi prefissati. È impensabile sostenere fattivamente la promozione turistica senza il controllo della pressione edilizia ai bordi delle aree di valore. L'obiettivo è quello di evitare la frantumazione della continuità ambientale ancora integra concretizzando un sistema connesso di aree protette fruibili, accessibili e utilizzate dalla collettività a fini ricreativi non invasivi. In tale scenario la strutturazione del parco nazionale della costa teatina rappresenta un'azione decisiva e fondante.

8.4 Il sistema delle aree demaniali

È necessario sviluppare una specifica forma di tutela integrata della costa e dei litorali, ovvero, è necessario trascendere la semplice gestione degli interventi sul demanio marittimo limitata all'esercizio delle concessioni balneari, laddove presenti.
Il compendio demaniale è di strategica rilevanza perché connette la via verde con le aree prospicienti il mare. Trattasi di aree a prevalente sviluppo lineare di tipo continuo, e caratterizzate dalla presenza di arenili, costa bassa, costa alta e rocciosa, spiaggia ciottolosa. È evidente che questa porzione assume un valore di eccellenza per tutto il progetto, e che pertanto deve essere necessariamente sottoposto ad azioni di tutela preventiva e di sviluppo controllato in termini di attrezzamento per la fruibilità e la godibilità del mare. La valorizzazione dell'intero litorale, unitamente all'ambiente marino, al paesaggio costiero, e alle tradizioni storico-culturali degli abitanti del territorio, deve essere affrontata per mezzo di approcci progettuali capaci di allentare e sgretolare le esclusive politiche di settore che troppo spesso portano all'inefficacia delle scelte realmente utili per il territorio.

Il piano demaniale marittimo comunale è lo strumento di assetto, gestione, controllo e monitoraggio del territorio costiero, all'interno dei propri ambiti amministrativi di competenza, per la tutela del paesaggio, la salvaguardia dell'ambiente, la garanzia del diritto dei cittadini all'accesso e alla libera fruizione del patrimonio naturale pubblico, nonché di disciplina per il suo utilizzo eco-compatibile. Contempera gli interessi pubblici e privati connessi allo sviluppo del settore turistico, per le relative implicazioni di carattere socio-

economico, al godimento del bene da parte della collettività unitamente alla protezione dell'ambiente naturale e alla tutela dei tratti di costa che versano in stato di degrado o d'instabilità morfologica. Fissa i principi e gli indirizzi generali e detta norme specifiche in materia di tutela e uso del demanio marittimo, in armonia con le indicazioni del Piano Demaniale Marittimo Regionale vigente e con gli strumenti di pianificazione di area vasta. Le previsioni di ogni piano demaniale marittimo risultano sempre all'interno di una cornice di senso fondata su strategie fattibili per la difesa e la valorizzazione del paesaggio costiero. Per quanto sinteticamente riportato il PST contempla le peculiarità delle aree demaniali e le intende quali porzioni fondanti del sistema costiero e retrocostiero della costa dei trabocchi.

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

8.5 Il sistema dei trabocchi

I trabocchi per effetto della loro diffusione lungo tutto il litorale teatino (da Ortona a Vasto Marina sono presenti 31 trabocchi), proprio perché connettono terra e mare, frangono con delicatezza la linearità della cimosa costiera, rendono riconoscibile un'importante porzione di territorio, appunto, la Costa dei Trabocchi. È un insostituibile iconema territoriale che rappresenta, per l'intera regione, un punto di forza irrinunciabile perché altamente riconoscibile, attrattivo e quindi da promuovere per la valorizzazione delle risorse esistenti che resistono nel tempo. Si concretizza, inevitabilmente, la duplice necessità di salvaguardare il territorio, nella sua complessità, e di valorizzare le risorse locali puntuali. Sono due aspetti non disgiunti della pianificazione territoriale, e che devono essere sostenute contemporaneamente, e con efficacia.
Recuperare il sistema dei trabocchi significa, pertanto, rigenerare il sistema degli elementi costituenti del paesaggio, e ancora, significa avvalorare il territorio iniziando dal recupero dei valori architettonici residui da connettere con il sistema paesaggistico di contesto. Pertanto, se la pianificazione di area vasta si sostanzia anche per mezzo della valorizzazione di elementi puntuali, come i trabocchi, allora è possibile trascendere il riferimento al singolo elemento verso un riferimento territoriale più ampio. I singoli trabocchi, se inseriti in un sistema progettuale unitario concorrono alla realizzazione di un ambizioso processo di valorizzazione territoriale. In tal senso, ogni azione sugli aspetti puntuali, anche se realizzata in fasi temporali disgiunte, comunque restituiscono una unità, ovvero, un ambito di territorio rigenerato nei suoi aspetti peculiari per la collettività. I trabocchi devono essere recuperati per mezzo delle tecniche congrue al restauro e alla loro ristrutturazione. Possono essere anche ricostruiti laddove si rintracciano antiche preesistenze, e concorrono ad un attrezzamento della cimosa costiera con usi legati alla piccola pesca e alle attività didattiche educative finalizzate alla conoscenza dell'ambiente marino.

8.6 La comunità ospitale

Gli Abitanti sono la vera ricchezza del territorio della Costa dei Trabocchi e questo rappresenta certamente il valore portante del progetto che mette al centro la comunità e i singoli individui che la compongono.
Tutti sono chiamati a far parte dello sforzo comune di valorizzazione non tanto i luoghi, ma quanto della parte sociale del progetto.

Ospitalità significa restituire al visitatore quella atmosfera di genuina condivisione dei saperi, delle usanze e della cultura locale che è oggi, la condizione più ricercata da un turismo sempre più attento all'ambiente e al fascino del Genius loci.
La comunità è dunque l'aspetto intangibile e difficilmente realizzabile che distingue l'offerta turistica nazionale e ancor più l'offerta necessaria per attrarre flussi di ospiti internazionali.

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

Il Progetto prevede una ospitalità diffusa sull'intera costa dei trabocchi e che possa valorizzare le strutture private e pubbliche presenti nei differenti centri storici, unitamente alle relative aree costiere marine (lidi e la bella campagna circostante).
Il principio è quello di specializzare il territorio nel settore dell'ospitalità destrutturata, ovvero, capace di completare l'offerta turistica con la formula in linea con le attuali tendenze del mercato della vacanza e del tempo libero.
In sostanza si tratta di attivare quel patrimonio immobiliare delle seconde case qui presente in modo consistente, e inserito all'interno di un pregiato sistema storico, culturale e paesaggistico.

Questa parte di patrimonio immobiliare va certamente valorizzata e messa a rendita (non certo abbandonato al deperimento, all'incuria), condizione che permette di mantenere efficiente e vivo il territorio della Costa dei Trabocchi.
L'ospitalità diffusa è una crescita per il territorio e in particolare per tutto il settore e gli operatori turistici che vedono aumentare le opportunità di posizionare la Costa dei Trabocchi nell'offerta a 360° di un turismo differenziato fondato sull'esperienza umana vera, autentica.

"Per ripartire serve anche un serio incentivo alla residenzialità da parte delle amministrazioni pubbliche, e un altrettanto serio piano di sviluppo che permetta il recupero degli spazi in disuso per l'avvio di nuove attività micro-imprenditoriali.
L'idea di vivere in un borgo è romantica di per sé. Il problema è quando questo romanticismo si scontra con la realtà: è allora che, in alcuni casi, può prevalere la sensazione di essere finiti in un posto "abbandonato" e senza servizi. Al riguardo, oltre alla necessaria visione che parta dalla riflessione sui valori del proprio territorio e coinvolga la comunità locale, servono segnaletica, formazione e cultura dell'accoglienza. Per rigenerare i borghi bisogna partire dal creare servizi per i locali. Perché il turista cerca il contatto con l'abitante, con il 'local' quindi

è necessario far sì che trovi luoghi di aggregazione, in cui scambiare quattro chiacchiere con qualcuno. Non basta che il luogo sia 'bello', è necessario anche che sia anche funzionale.
Tanta bellezza di paesaggio e ambiente naturale deve essere anche "accessibile". Occorrono lungimiranza e consapevolezza con azioni concrete per richiamare giovani e famiglie, affitti calmierati, agevolazioni burocratiche sulle ristrutturazioni. Se si creano più servizi per i locali, anche i turisti saranno incentivati a fermarsi. Bisogna pensare servizi attraenti, come spazi di coworking e simili.

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

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

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

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

8.7 Il sistema delle aree agricole costiere e retrocostiere

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

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

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) in area di crinale.

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

i) Paesaggio agrario d'interesse storico culturale. Sono compresi nel paesaggio agrario d'interesse storico culturale i siti in cui permangono segni della storia dell'organizzazione

sociale o insediativi o agricola (usi civici, edifici e infrastrutture, modalità colturali), i siti che costituiscono riferimenti visuali.
l) Tratturi. Antichi percorsi utilizzati per la transumanza del bestiame. Comprendono porzioni lineari del territorio di diversa dimensione, lungo i quali si svolgeva la transumanza, più una serie di annessi legati all'attività (taverne, stazzi, poste, riposi, cippi, ecc.).
m) Viabilità interpoderale. Sono le strade interne ai lotti agricoli, realizzate secondo la tradizione storica (massicciata e terra battuta) e lungo le quali si possono rinvenire piantumazioni coerenti al fitoclima locale e al paesaggio rurale.

Colline litoranee di Ortona e Colline litoranee di Vasto.
Il paesaggio agrario è caratterizzato da una variabilità delle forme dovuta alla contestuale presenza di superfici vitate, olivetate, e frutticole. In alcune situazioni, in particolare laddove sono possibili apporti idrici artificiali, si rilevano anche colture orticole e floricole, nonché attività vivaistiche. La presenza nell'area di centri urbani rilevanti per sviluppo territoriale e demografico, dislocati in gran parte lungo la costa con andamento lineare, determina la presenza di ampi fronti urbani, sovente caratterizzati da evidenti "smagliature".
Principali obiettivi di Piano
Mettere in atto pratiche perequative che consentano alle amministrazioni comunali la formazione di superfici pubbliche nelle zone di transizione tra città e campagna, in modo tale da frenare il costante fenomeno di gemmazione dell'edificato, attualmente particolarmente significativo - limitazione del consumo di suolo. Occorre, in altri termini, esercitare con maggiore rigore di quanto non sia stato fatto in passato, la forza regolativa dello strumento urbanistico comunale. Razionalizzare le diverse produzioni agricole in termini tecnici ed economici. Promuovere forme di turismo agricolo e di agriturismo.

Ambiti retrocostieri e di media collina della vite ad alta produttività anche con presenza di elementi vegetazionali naturali e limatati detrattori paesaggistici
Si tratta di ambiti ricadenti in prevalenza nelle regioni agrarie: Colline litoranee di Ortona, San Vito Chietino, Torino di Sangro, Casalbordino, Villalfonsina e Colline litoranee di Vasto.
Il paesaggio rurale è fortemente caratterizzato dalla presenza del vigneto specializzato, presente sia nelle aree vallive che lungo i pendii, che ha nel tempo sostituito la coltura promiscua con l'olivo, Significativa è la presenza della componente vegetazionale naturale (leccio, pioppo, pioppo tremulo, quercia, roverella), in aree di crinale e spondali che danno soluzione
di continuità alle superfici vitate; i sistemi naturali che ne derivano garantiscono un elevato grado di biodiversità. In questi contesti territoriali un elemento di alterazione del paesaggio rurale è costituito da strutture industriali e artigianali, con sviluppo a nastro o areale, pianificate o spontanee, di recente insediamento.
Principali obiettivi di Piano
Pur in presenza di buone performance produttive manifestatesi negli ultimi anni, il settore viti-vinicolo trova nella polverizzazione e nella frammentazione delle aziende un fattore di freno. Ogni intervento teso a limitare e risolvere tale situazione deve essere interpretato in una prospettiva favorevole di sviluppo. Da qui la necessità di elaborare, negli strumenti di pianificazione urbanistica locale, misure normative che scoraggino ulteriori processi di parcellizzazione del territorio, che sanciscano regole più severe per l'attività di edificazione.
Occorre inoltre intervenire sul piano della progettazione urbanistica per elaborare forme più coerenti di insediamento delle "altre" attività produttive all'interno del paesaggio rurale e, più

in generale, evitare processi di infrastrutturazione del territorio disgiunti dalla definizione di un quadro unitario. Promuovere progetti che amplifichino la dimensione territoriale del vigneto, attraverso l'integrazione delle produzioni agricole con le attività turistiche e ricreative. Perseguire strategie di qualità e di differenziazione dei prodotti (prodotti di marca, biologici).

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

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

Principali obiettivi di Piano

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

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

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

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

Contrasto alla polverizzazione delle aree agricole

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

Per effetto della prevalente prossimità e/o aderenza delle aree agricole costiere rispetto alle aree protette, il PST pone l'obiettivo condiviso di sottoporre ogni intervento locale e sovralocale ricadente nelle suddette aree agricole (aderenti e poste in prossimità delle aree protette, ovvero, nel raggio di influenza delle azioni previste) a studi e indagini specifiche per analizzare in dettaglio la frammentazione ecologica e la connettività dei frammenti a naturalità maggiore. Gli stessi studi dovranno considerare la riconnessione delle aree frammentate dal punto di vista ecologico, deframmentando e ripristinando la connettività tra gli ecosistemi (anche agro-ecosistemi) in ottica di rete ecologica. Questo in senso trasversale e longitudinale rispetto alla cimosa costiera anche per il contenimento del consumo di suolo, e per la valorizzazione del sistema ambientale e paesaggistico percepito in senso generale.
In piena coerenza con il piano d'azione della Commissione europea varato nel marzo 2021 per l'agricoltura biologica per l'Unione europea, ogni azione di valorizzazione e sviluppo delle aree agricole deve contemplare ed essere coerente con l'obiettivo del Green Deal europeo: destinare il 25% dei terreni agricoli all'agricoltura biologica entro il 2030.

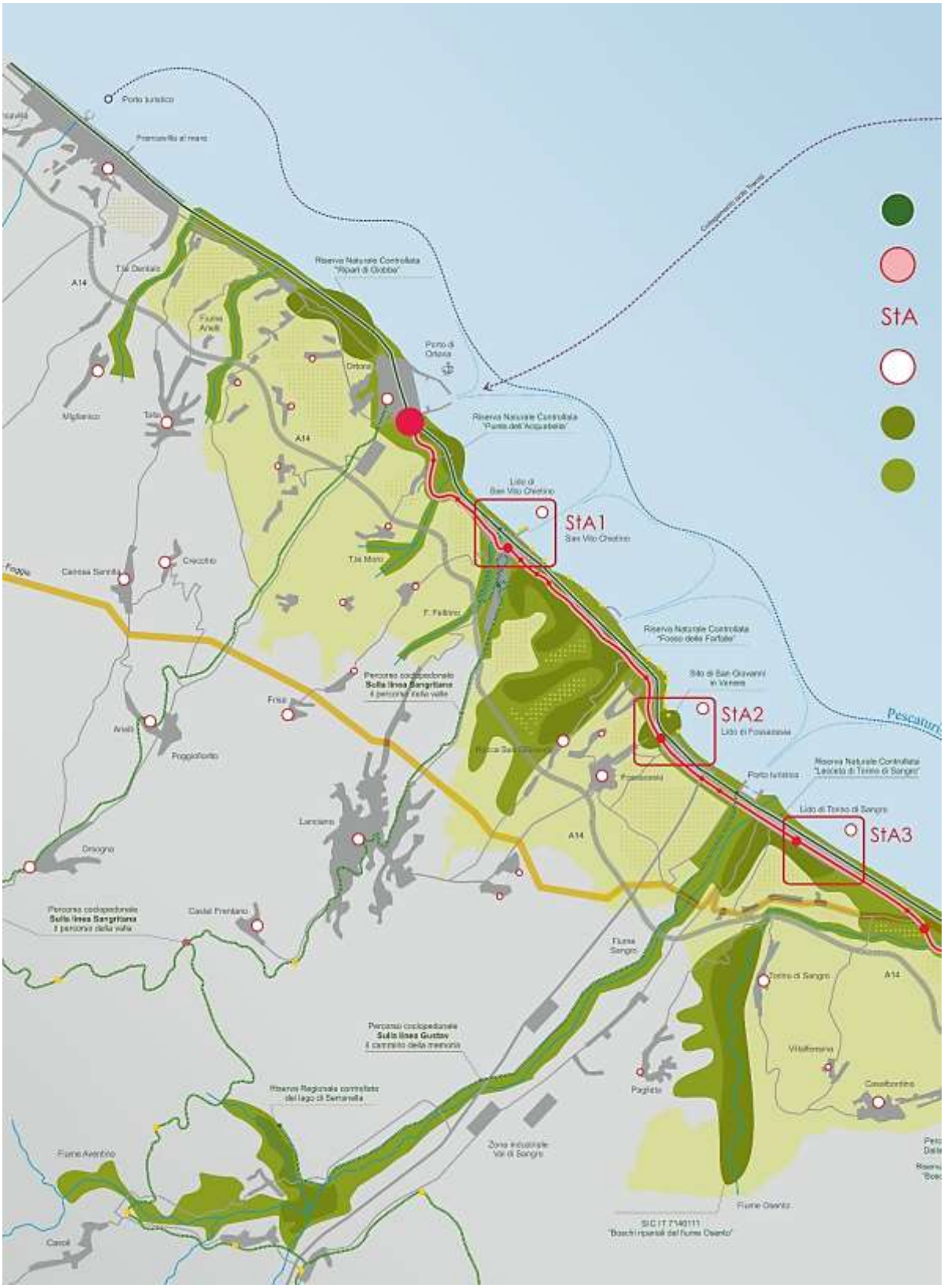
9 La Visione guida

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

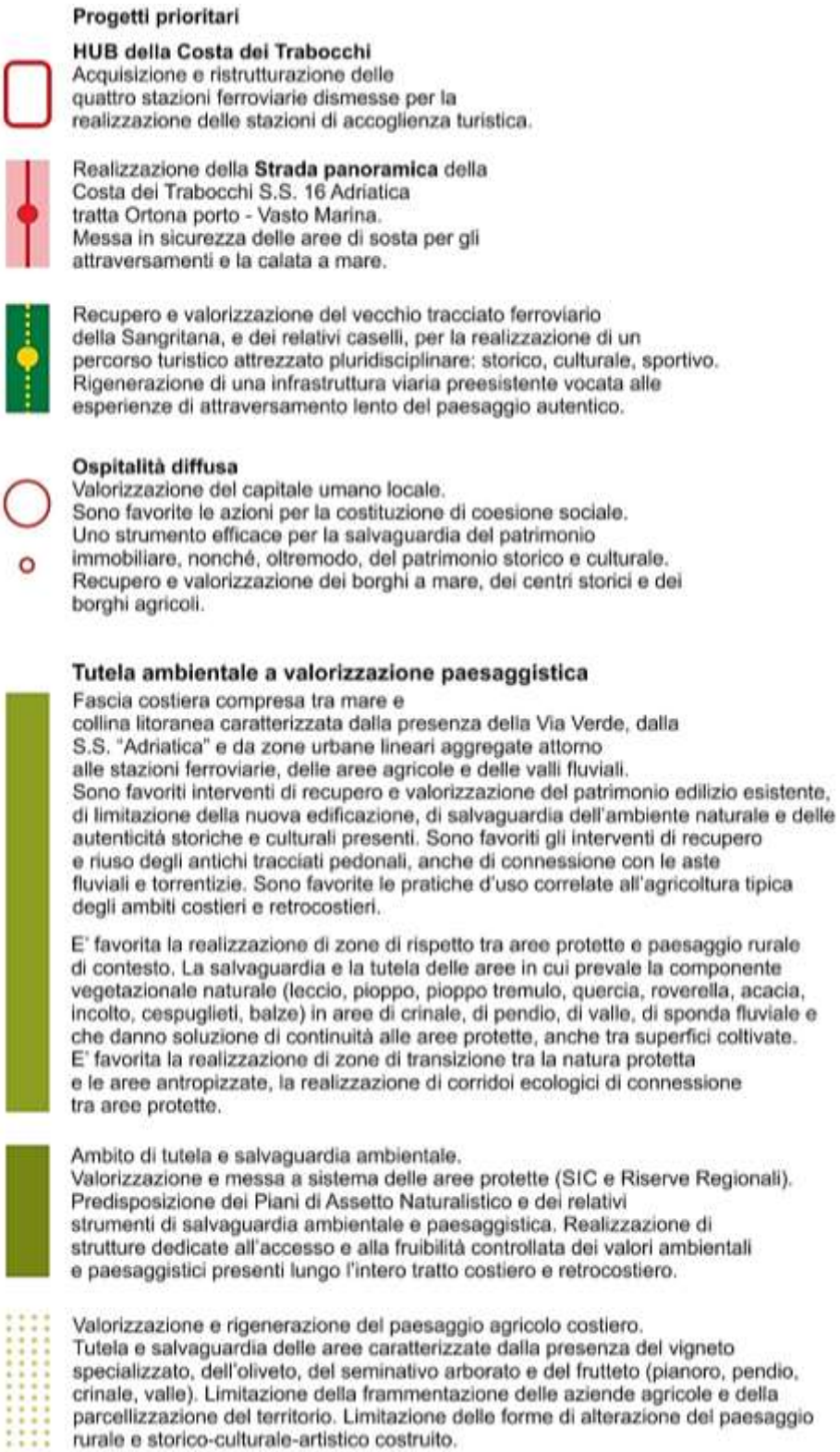
La visione guida è strutturata da obiettivi di qualità, da criteri di intervento, e da un sistema coerente di progetti strategici (argomentati ai punti precedenti). La visione guida rappresenta un quadro di riferimento ragionato, coerente con le caratteristiche del territorio e con le azioni previste dai singoli PRG delle amministrazioni interessate (Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Casalbordino, Vasto). Deve essere perfezionata nel tempo sia con le procedure di concertazione (amministrare per accordi), sia con i processi di partecipazione, le quali, se applicate in fasi distinte possono condurre verso la responsabilizzazione dei soggetti attivi attorno alle criticità e opportunità. Una volta definiti gli indirizzi progettuali, la sottoscrizione della stessa comporta un impegno da rispettare, sia per le azioni future sia per le azioni in corso attraverso l'adeguamento e la messa in coerenza degli strumenti urbanistici locali con le indicazioni che la visione guida esprime.
È necessario porre in essere le basi per una effettiva concretizzazione dell'idea di territorio che altrimenti potrebbe realizzarsi per parti slegate contrapposte, e che al contrario incrementerebbero politiche di settore e conflitti d'interesse non auspicati. La visione guida, pertanto, non è un piano strategico. È la visualizzazione dei temi progettuali della nuova idea di territorio, è una struttura progettuale ragionata e condivisa che solidarizza e concentra l'azione verso direzioni orientate con criterio per l'interesse collettivo.
La visione guida, anche se completa di una cornice di senso rispetto alle strategie messe in campo dalle amministrazioni locali nel tempo, così come rispetto alle azioni in corso e agli obiettivi finora esposti, viene fornita nel presente documento così come definito nelle NTA del PT in argomento. È l'esito della progettazione del territorio e della codificazione (temporanea) dei reali caratteri e delle reali esigenze della Costa dei trabocchi. Siffatta operazione è stata possibile grazie alla conoscenza dei luoghi indagati in senso complessivo e particolare. Al riguardo, la visione guida deriva (come esito di perfezionamento) anche dalla

sedimentazione della "Carta della complessità territoriale e delle opportunità progettuali" (Tav. 03a, 03b, 03c, 4). Questi ultimi elaborati sono costrutti molto avanzati con l'individuazione e descrizione delle caratteristiche del territorio, unitamente alle pratiche d'uso, alle criticità e ai vari patrimoni di risorse identitarie ivi custoditi. La carta, realizzata in rapporto di scala 1:25.000, è suddivisa in tre porzioni (nord, centro, sud) rispetto all'interezza dell'ambito costiero.

Tav. 5 Visione guida del PST



Tav. 5 Visione guida del PST, stralcio



Tav. 5 Legenda della Visione guida del PST

Tav. 3a Palinsesto del progetto di territorio. Ortona - San Vito Chietino, stralcio 1:25.000 Codificazione delle scelte condivise di programmazione dell'ambito territoriale proprio della Costa dei Trabocchi con indicazioni valutate per la rigenerazione ambientale, paesaggistica e socio economica dei luoghi**. Individuazione di aree sensibili e criticità locali.**

10 Ulteriori precisazioni di indirizzo progettuale del PST

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

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

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

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

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

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

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

11 Definizione Autorità con competenza ambientale (ACA) e pubblico coinvolti e modalità di consultazione (Fase di analisi e valutazione)

Individuazione delle Autorità

Con l'avvio del Procedimento di Formazione e di Valutazione Ambientale Strategica V.A.S. del Progetto Speciale Territoriale della Costa dei Trabocchi PST della Regione Abruzzo (ai sensi dell'art. 21 del Q.R.R. e art. 6 della L.R. 18/83 e s.m.i.), sono state individuate le Autorità coinvolte nella procedura di Valutazione Ambientale Strategica V.A.S. come richiesto dal D. Lgs 152/2006 e s.m.i., le consultazioni saranno condotte su due livelli, uno istituzionale e uno generale:
- con i soggetti con competenze ambientali, che "per loro specifiche competenze ambientali possono essere interessate agli effetti sull'ambiente dovuti all'applicazione del Piano".
- con i settori di pubblico interessato inteso come "una o più persone fisiche o giuridiche, secondo la normativa o la prassi nazionale, e le loro associazioni, organizzazioni o gruppi".

Sono stati coinvolti:
- i Soggetti con Competenza Ambientale da coinvolgere di cui all'art. 13 e segg. del D.lgs. 152/06 e s.m.i. i seguenti:
- Provincia di Chieti;
- Comune di Ortona;
- Comune di San Vito Chietino;
- Comune di Rocca San Giovanni;
- Comune di Fossacesia;
- Comune di Torino di Sangro;
- Comune di Villalfonsina;
- Comune di Casalbordino;
- Comune di Vasto;

Per i Dipartimenti Regionali:
- DPC - Dipartimento Governo del Territorio e Politiche Ambientali;
- DPD - Dipartimento Politiche dello Sviluppo Rurale e della Pesca;
- DPH - Dipartimento Turismo, Cultura e Paesaggio;
- Direzione Marittima Regionale e le Capitanerie di Porto;

- ARTA Abruzzo;
- ASL Provincia Pescara, Chieti, Teramo;
- Direzione Regionale e la Soprintendenza Abruzzese Chieti;

Per la fase di evidenza pubblica, normata dall'art. 14 del Dlgs. 152/2006, è stato stabilito di coinvolgere nella fase della V.A.S. di consultazione pubblica (Report Ambientale), di cui all'art. 13 e segg. del D.lgs. 152/06 e s.m.i. i seguenti:
- Associazioni ambientaliste (Associazioni di protezione ambientale operanti nella Regione Abruzzo individuate ai sensi dell'art.13 della legge 349/1986)
- C.A.I. (CLUB ALPINO ITALIANO)
- FEDERAZIONE NAZIONALE PRO NATURA
- ITALIA NOSTRA Onlus
- LEGAMBIENTE
- T.C.I. - TOURING CLUB ITALIANO
- WWF ITALIA - Onlus

In aggiunta alle attività ordinarie per il coinvolgimento istituzionale e la partecipazione pubblica, previste dall'art.14, è stato previsto di organizzare giornate di coinvolgimento/partecipazione per la fase di redazione del Piano con incontri di argomentazione e formazione presso la Sala Corradino D'Ascanio del Consiglio regionale, sede di Pescara (tavolo tecnico congiunto avvenuto il giorno 21 luglio 2021). Attualmente, considerando i decreti restrittivi dell'emergenza Co.Vi.D.19, nel caso venga meno la possibilità di effettuare incontri in presenza, sarà possibile utilizzare tecniche in remoto, fermo restante gli adempimenti di legge.
In tal modo si fornirà ai soggetti previsti dalla norma una completa informazione sul PST e sul Rapporto Ambientale e si acquisiranno ulteriori elementi di conoscenza e di giudizio per la Valutazione Ambientale Strategica. I lavori svolti nelle giornate forniranno indicazioni disciplinari e contributi tecnico scientifico, che organizzati in specifici report saranno strumenti utili alla valutazione di scenario/alternative e costituiranno la parte argomentativa delle scelte di piano sulle tematiche ambientali. Gli esiti si potranno essere riportati in specifiche tabelle.

12 Rapporto del PST con altri pertinenti Piani e Programmi

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.
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).

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.

Il 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.

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).

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.

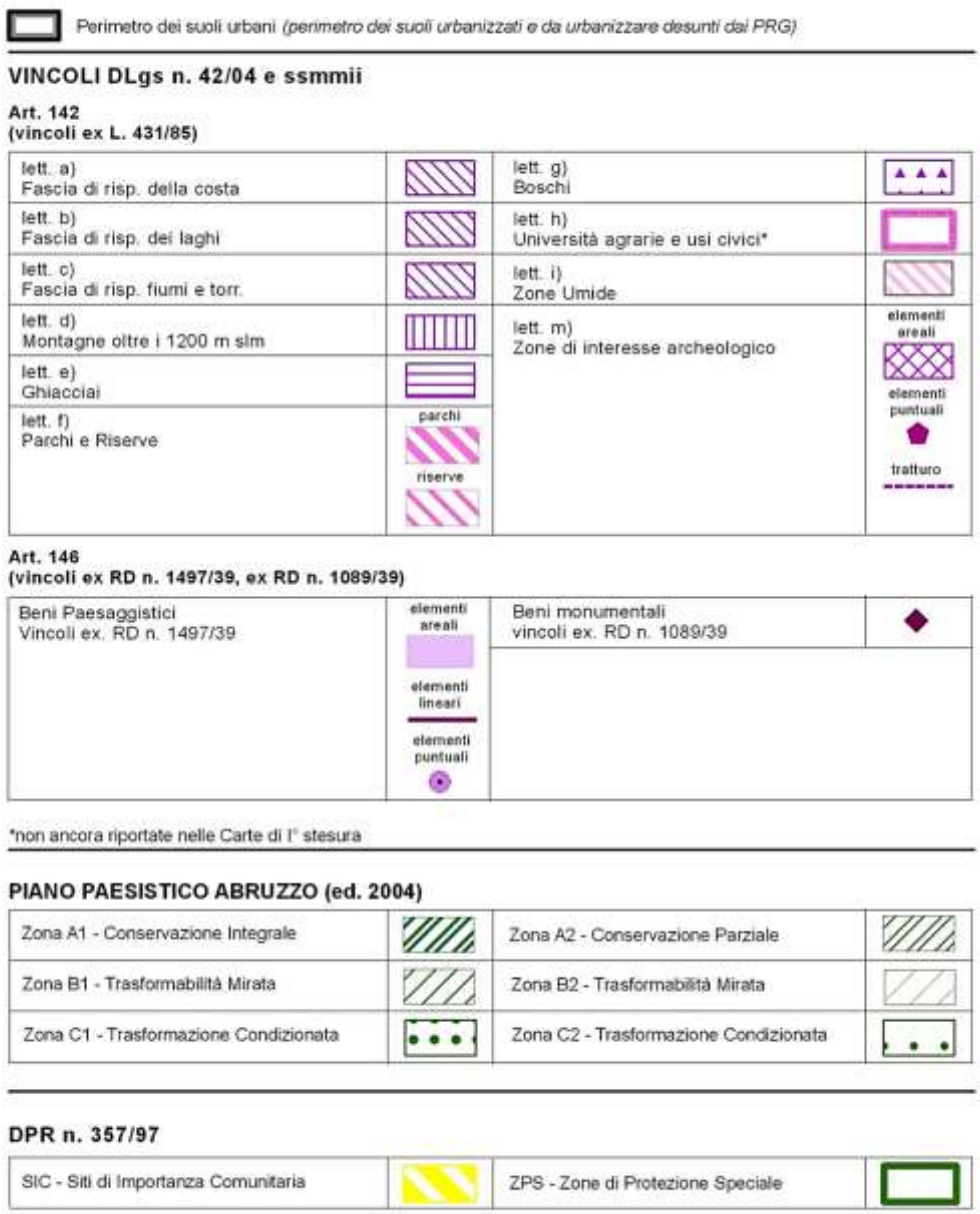
I contenuti progettuali del corridoio verde (Tavole 06 - 13) possono costituire variante urbanistica per mezzo del loro recepimento nella strumentazione urbanistica locale (P.R.G., P.R.E. e Piano demaniale marittimo comunale).

Il PST contiene l'intero sistema delle aree protette della costa teatina di cui alla L.R. 30 marzo 2007 n. 5 e non ne apporta nessuna modifica sostanziale per quanto attiene ad ogni destinazione urbanistica esistente e vigente. Invece, incide positivamente sulla valorizzazione dei valori ambientali e paesaggistici presenti, questo per mezzo dell'indicazione diretta di criteri e linee guida unicamente vocati alla salvaguardia ambientale. Inoltre, il PST è perfettamente coerente con il Piano Paesistico Regionale vigente, nonché, oltremodo, con il Piano di Assetto Idrogeologico PAI il Piano di Difesa della Costa (vigente e aggiornamento).

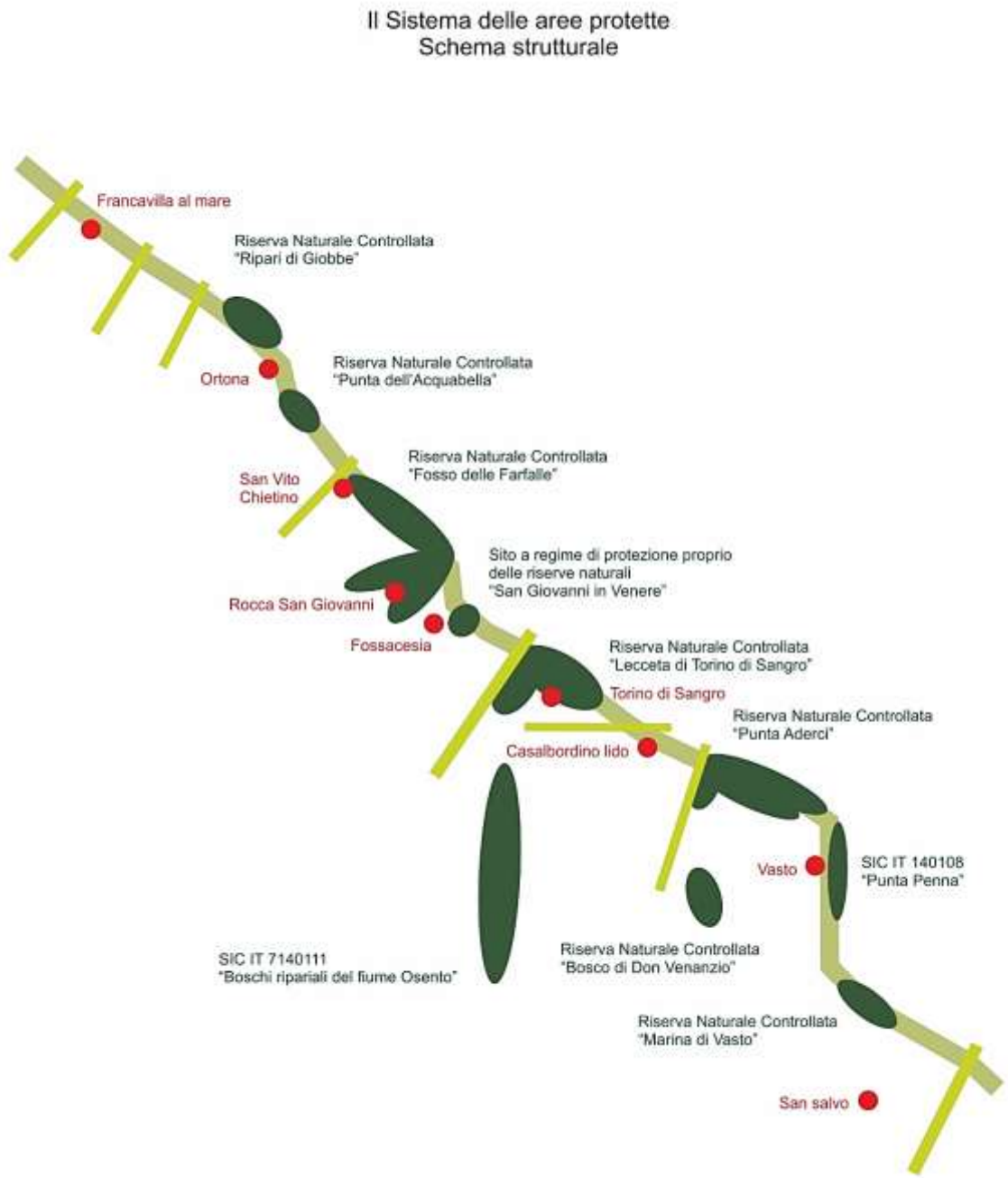
13 Aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma (individuazione di aree sensibili, di elementi di criticità)

Come riportato ai punti precedenti (con particolare riferimento ai punti 5-5.3) l'ambito territoriale interessato dal PST è costituito dall'insieme dei comuni (limiti amministrativi) afferenti alla costa dei trabocchi (da Ortona a Vasto compreso Villalfonsina che non ha affaccio diretto sul mare). Trattasi di ambiti in cui l'ambiente naturale è fortemente caratterizzato dalla presenza del mare per quanto attiene la cimosa costiera, unitamente agli ambienti di foce (fluviali e torrentizi) e alle retrostanti colline litoranee costiere e retrocostiere. Queste ultime, in particolare, sono caratterizzate da un ambiente naturale trasformato per la presenza importante delle pratiche agricole (vigneto e uliveto con scarsa presenza di seminativo arborato). Pertanto, oltre ai centri storici (quasi tutti di crinali) e relative borgate a mare (le marine), l'ambiente naturale è fortemente condizionato dal mare e dalla pratica agricola. Siffatto stato ha permesso nel tempo di consolidare il sistema ambientale presente di particolare significatività per quanto attiene sia allo stato della conservazione della natura, sia alla qualità del paesaggio percepito. Lo stato attuale dell'ambiente naturale (conservazione generale), pertanto, grazia anche alla presenza del sistema delle aree protette della costa teatina di cui alla L.R. n.5 del 30 marzo 2007, può essere considerato buono tra riserve naturali regionali, siti di interesse comunitario ZSC, e riserve che sono contestualmente anche ZSC.

Stralcio Tav. 02c Sistema della salvaguardia ambientale e paesaggistica



Legenda Tav. 02c Sistema della salvaguardia ambientale e paesaggistica.



Dagli schemi elaborati si evince che l'ambito territoriale della costa dei trabocchi interessato dal PST è fortemente connotato dalla presenza di aree naturali protette di importanza rilevante.

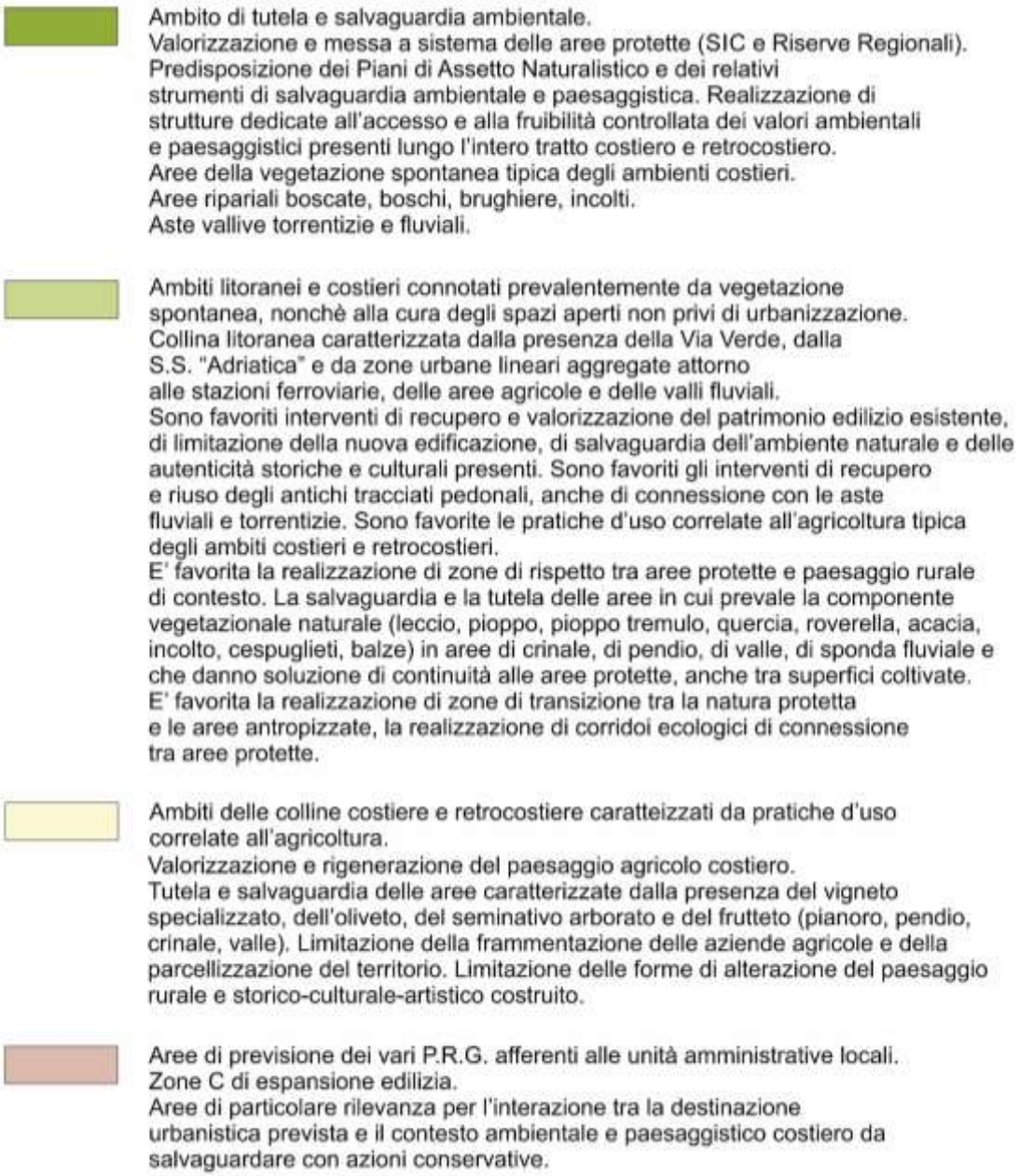
L'azione progettuale del PST tende in sostanza a rafforzare tale sistema con una duplice modalità attuativa: la prima vocata essenzialmente al rafforzamento, alla valorizzazione e alla salvaguardia (conservazione) dei valori ambientali presenti dove trova luogo la volontà di mettere in connessione le arre protette per mezzo del corridoio verde (ovvero tutte le aree lineari parallele al mare facente parte dell'ex compendio ferroviario e che comprende il

percorso ciclopedonale in fase di completamento denominato Via Verde costa dei trabocchi). La seconda è quella di apportare e indicare una nuova modalità di approcci (per quanto attiene alle possibili azioni previste all'interno dei piani regolatori comunali, ognuno per la propria competenza amministrativa) mirati alla tutela e salvaguardia dell'ambiente naturale presente all'esterno delle aree protette e all'esterno del corridoio verde.
Il PST, pertanto, interviene per innescare la connessione e l'integrazione delle aree naturali esistenti (protette per legge, e aree naturali riconosciute di valore) estendendo il raggio di azione della salvaguardia ambientale dalla linea di costa verso tutto il territorio comunale di riferimento con particolare riferimento alle aree agricole.

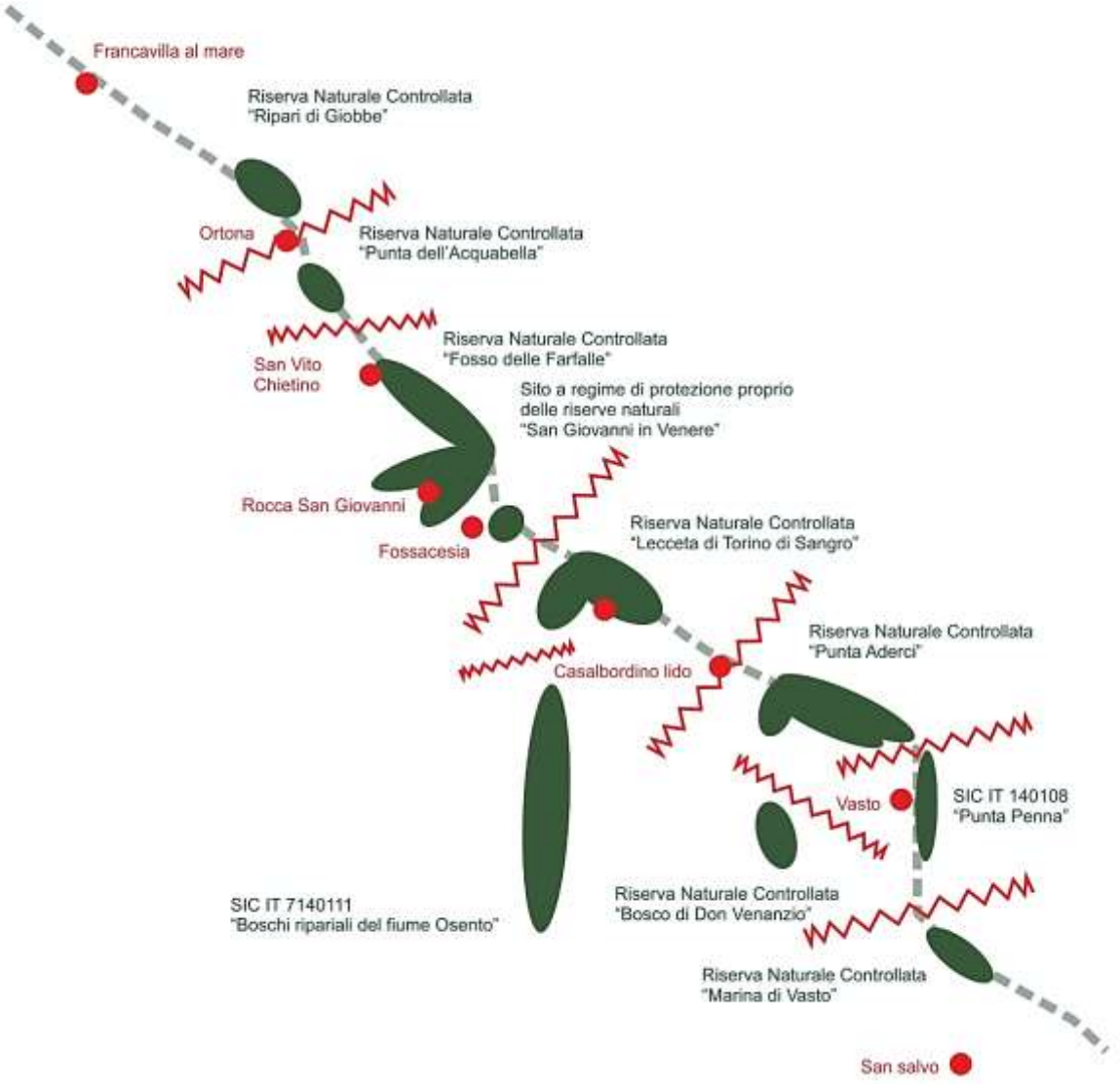
Tav. 3b del palinsesto del progetto di territorio, stralcio.

Al riguardo, si precisa che l'evoluzione dell'assetto del sistema ambientale senza l'attuazione del PST sarebbe statica, ferma e separata. L'opportunità progettuale fornita dal PST è proprio quella di provvedere ad un abile strumento di salvaguardia e valorizzazione ambientale che trova leva proprio nel mettere in relazione le aree protette e le aree di accertata rilevanza ambientale che al contrario resterebbero separate, non relazionate, non dialoganti. L'elemento di connessione individuato con il corridoio verde permette di strutturare un vero e proprio

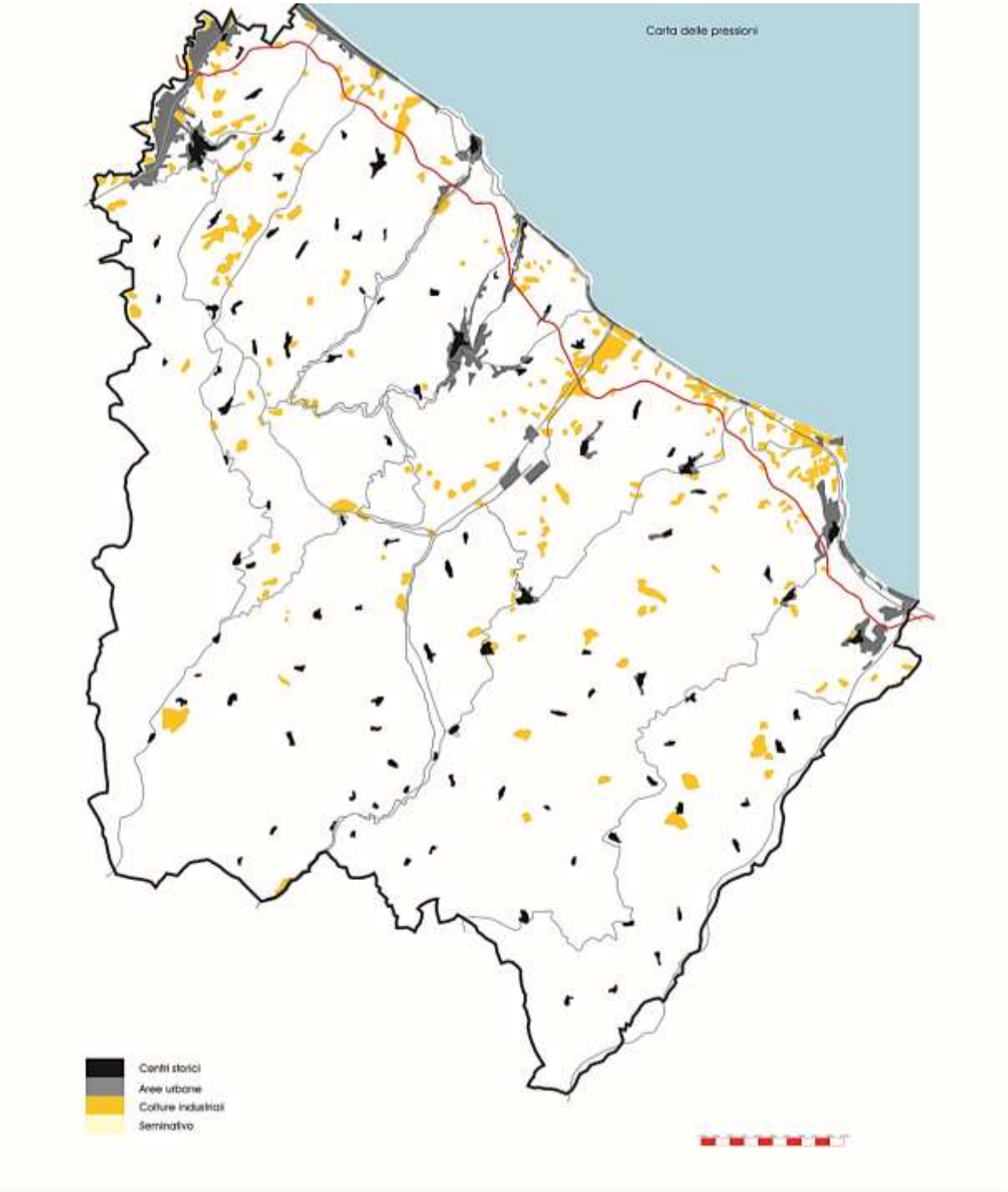
fascio multiplo di connessione ambientale. In sua assenza tutte le valenze ambientali esistenti non evolverebbero, al contrario resterebbero, come detto slegate, senza connessione, pertanto, circondate da possibili pressioni esterne dovute alle previsioni dei singoli piani regolatori. In tale direzione il PST oltre a limitare "del tutto" le possibili aggressioni al sistema ambientale presente connette le valenze esistenti e le estende dalla fascia costiera verso la collina litoranea retrostante, perché caratterizzate da una pratica agricola di eccellenza per la produzione dell'uva e olive di qualità.



Legenda del Palinsesto del progetto di territorio, Tav. 3a-3c. 4.



Schema di evoluzione della struttura del sistema ambientale della Costa dei Trabocchi in assenza dell'attuazione e dei processi di valorizzazione e interconnessione delle valenze presenti. Frammentazione, parcellizzazione e polverizzazione del sistema ambientale esistente in assenza di politiche di rigenerazione ambientale e paesaggistica contenute nel PST.



Individuazione delle zone di pressione areale (elementi di criticità) addensate sull'ambito costiero della Costa dei Trabocchi.

---

14 Individuazione dei problemi ambientali esistenti da abbattere con l'ausilio del PST. Interazione tra PST e obiettivi di protezione ambientale stabiliti anche a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri (Presumibili impatti del PST)

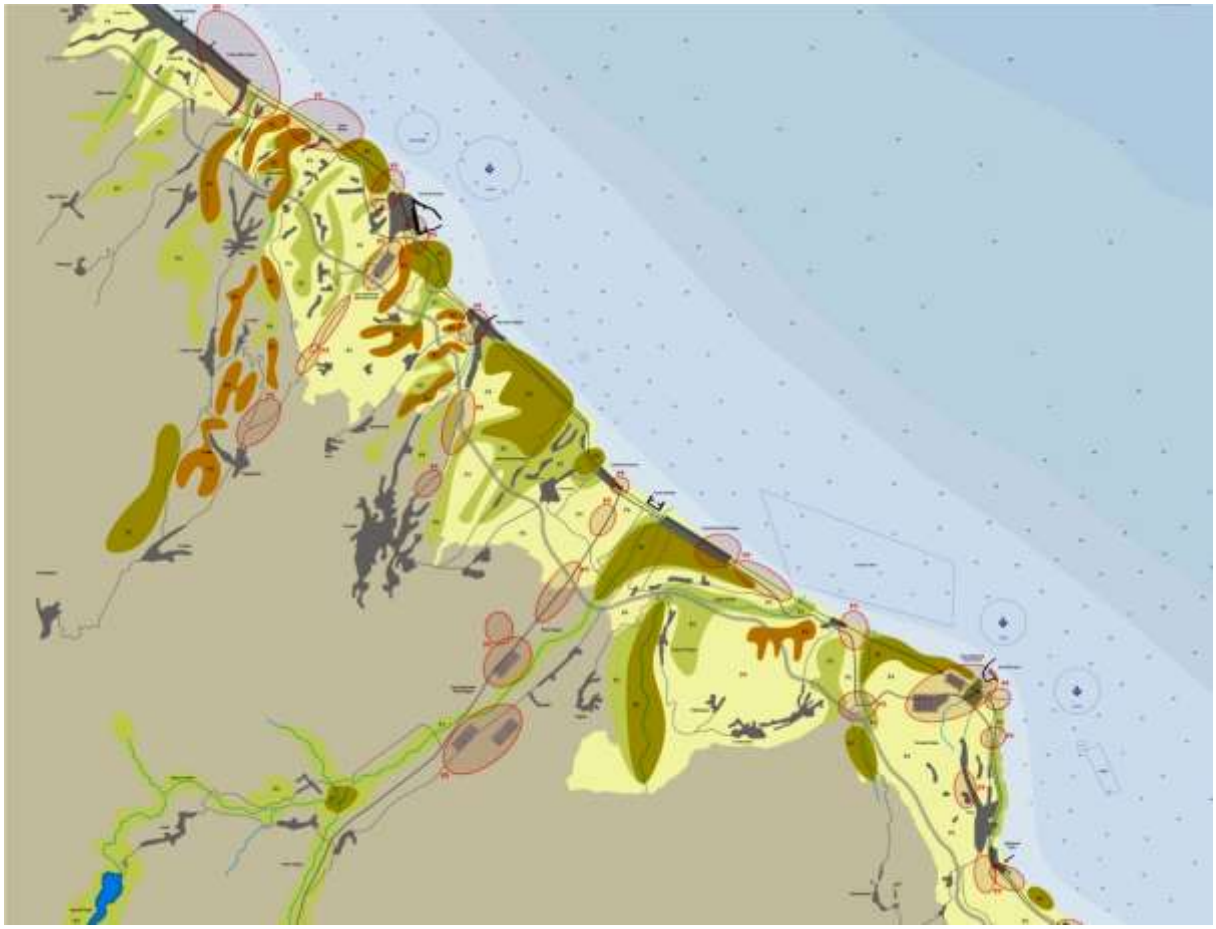
Per effetto della scala territoriale di area vasta il PST pone come base di studio per la conoscenza dei problemi e delle criticità ambientali sia il sistema delle aree protette della costa teatina di cui alla L.R. 30 marzo 2007 n.5, sia tutti i siti di interesse comunitario SIC (ora ZSC) della Rete Natura 2000 (*Natura 2000 è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario. La rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (ZSC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici*). Inoltre, si evidenzia che l'insieme delle entità ambientali presenti e da salvaguardare costituiscono, soprattutto dal punto di vista percettivo visivo, elemento di paesaggio di valore. Pertanto, il PST contempla anche la Convenzione Europea sul Paesaggio (Firenze, 20/10/2000) successivamente ripresa dalla legislazione nazionale per mezzo dell'intervenuto Decreto Legislativo n.42 del 22/01/2004, meglio noto come Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio. Al riguardo, il PST pone che il primo momento di un processo di pianificazione territoriale è costituito dalla fase d'interpretazione e descrizione dei caratteri costituenti dei luoghi indagati. Trattasi di operazione che attraverso l'osservazione e la raccolta d'informazioni sulle risorse territoriali e ambientali (paesaggio costituente) fornisce una conoscenza di base fondamentale per qualunque proposta di trasformazione del territorio stesso. Le indagini, riguardanti essenzialmente le risorse fisiche dell'ambiente, nonché gli interventi antropici succedutesi nel tempo, trascurano spesso gli aspetti formali del paesaggio che, per quanto difficili da valutare e quantificare, rappresentano una componente importante del rapporto con l'uomo e quindi l'ambiente.

Rispetto a quanto sopra riportato, proprio per consentire l'individuazione dei problemi ambientali che possono compromettere paesaggio e rapporto tra uomo e natura, il PST assume, come sopra riportato, la Carta dei valori del paesaggio della Costa dei Trabocchi elaborata in occasione della redazione del Progetto Speciale Territoriale (Documento programmatico) della Provincia di Chieti. Questa pone in evidenza non solo i valori ambientali e paesaggistici presenti sull'ambito costiero e retrocostiero, cercando di trascendere la semplice linea di costa, ma anche le criticità laddove si individuano ambiti degradati. Trattasi sostanzialmente di aree degradate dal punto di vista ambientale e paesaggistico presenti sulla costa dei trabocchi, e pertanto nel PST, per effetto della disgregazione delle continuità ambientale e del paesaggio identitario presente con insediamenti residenziali (lidi) artigianali e industriali realizzati nel tempo lungo la costa.

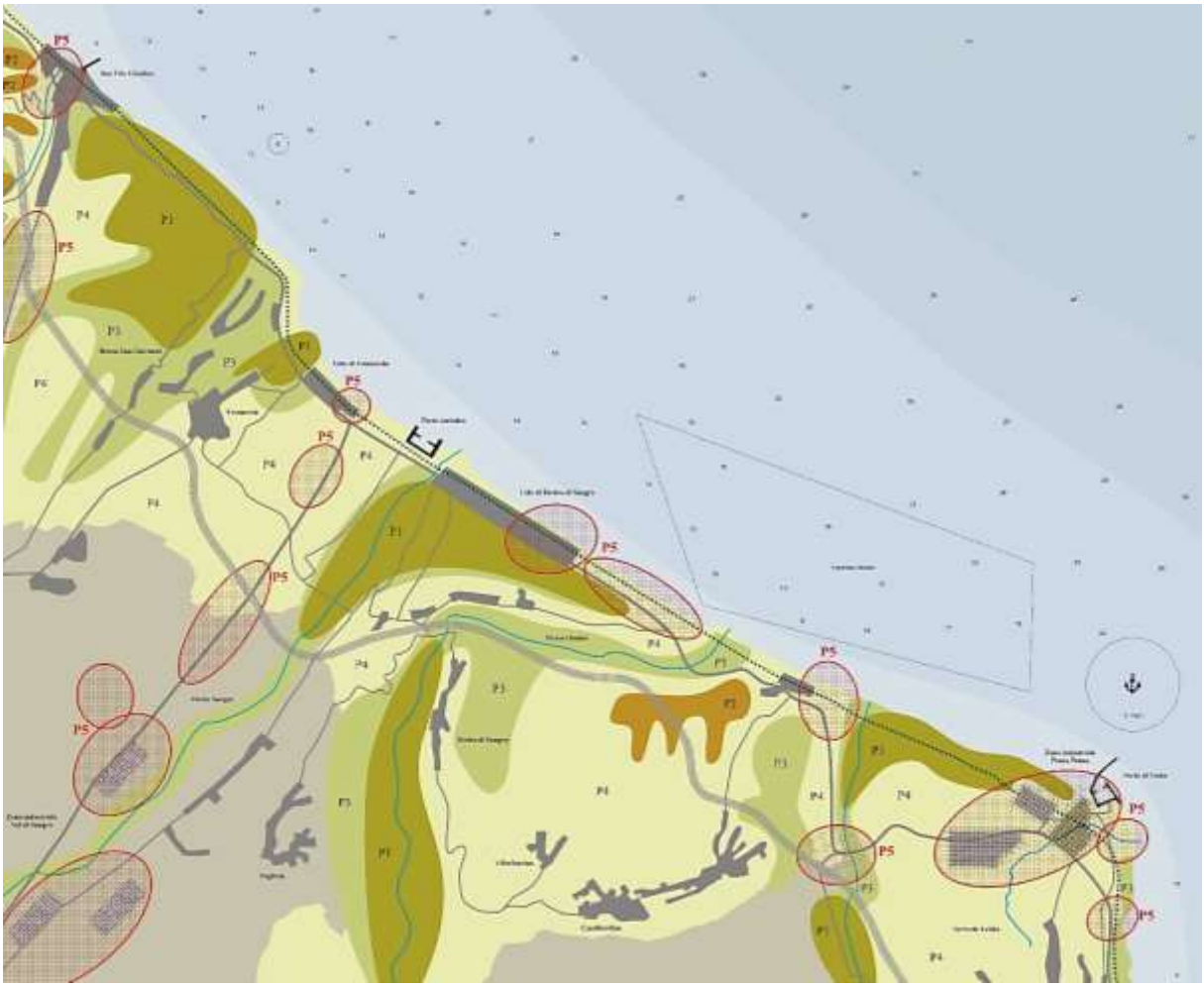
Da nord a sud le aree particolarmente degradate sono:

1. La frammentazione ambientale apportata in prossimità del Lido Riccio di Ortona per effetto di una espansione edilizia consolidata nell'ultimo quarantennio (residenza e ricettività turistica);
2. Insediamenti di raffineria e lavorazione idrocarburi posti tra i Ripari di Giobbe e il centro abitato di Ortona;

3. Il sistema portuario di Ortona unitamente al sistema infrastrutturale che connette la produzione e gli scambi con la sovrastante area di crinale propriamente denominata della Marrucina;
4. La Marina di San Vito Chietino, con la foce del fiume Feltrino e l'aggressiva espansione edilizia dell'intero lido sulle colline retrostanti;
5. Il sistema residenziale, produttivo e infrastrutturale della Val di Sangro che separa con sostanza la continuità ambientale e paesaggistica litoranea (il porto turistico della Marina di Fossacesia costituisce in tal senso un nodo artificiale aggiuntivo);
6. L'area residenziale del Lido di Torino di Sangro interposta tra il mare la Lecceta litoranea e la foce del Fiume Osento;
7. Il Lido di Casalbordino sino alla foce del Fiume Sinello;
8. L'area industriale di Punta Penna e del Torrente Lebba di Vasto;
9. I grumi residenziali realizzati in prossimità del ZSC Punta Penna di Vasto;
10. L'area residenziale e di ricettività turistica di Vasto Marina fino alla Riserva Naturale posta ai limiti di San Salvo Marina.



Valori del paesaggio con successivo stralcio e legenda. Individuazione degli ambiti di paesaggio e dei sistemi ambientali degradati della costa



P1 Paesaggi parzialmente integri di notevole rilevanza

P2 Paesaggi di accertata rilevanza prevalentemente incolto e residuale

P3 Paesaggi rilevanti strutturati anche dalle pratiche agricole tradizionali

P4 Paesaggi della ruralità. Frammistione delle pratiche d'uso con forte riconoscibilità dell'agricoltura

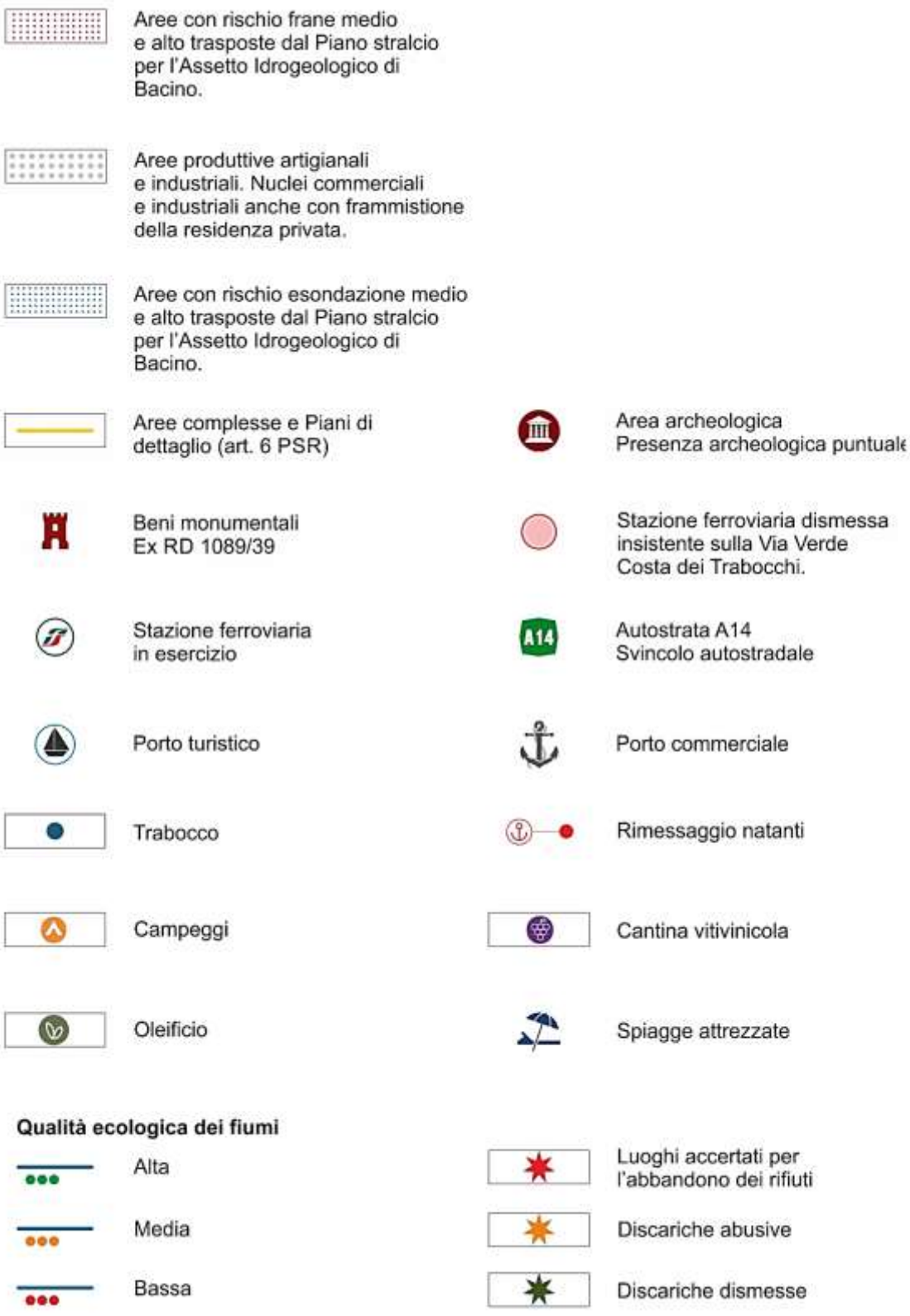
P5 Paesaggi degradati. Interruzione e disgregazione del paesaggio identitario con aree artigianali, produttive e pressione edilizia.

Le suddette aree di degrado ambientale e paesaggistico sono tutte preesistenti e derivate da una pianificazione del territorio poco attenta ai caratteri del luogo (P.R.G. e P.R.E., Piano del Porto ed ex Piano di sviluppo Industriale). Derivano sostanzialmente da conflitti e incompatibilità territoriali, o meglio ancora di incompatibilità funzionale tra produzione e trasformazione dei prodotti e valori ambientali e paesaggistici.
Al riguardo il PST interviene con un sistema di criteri e linee guida per la pianificazione degli Enti locali (Punto 6 del presente Rapporto) affinché le azioni proposte nei piani comunali (e piano provinciale) possano essere sempre coerenti con le realtà ambientali presenti e residue, e affinché, oltremodo, possano essere compensati i livelli di degrado esistenti. Tale obiettivo è soddisfatto dal PST in due modalità:

1. con un importante lavoro di rilievo, ricognizione e mappatura delle aree di valore e di degrado (ambientale e paesaggistico), su di cui è stata effettuata una programmazione urbanistica mirata verso la valorizzazione del patrimonio di risorse ambientali (Tav. 2a-2c, 3a-3c, 4, 5). Trattasi di una importante passo innovativo perché direttamente correlato versa la costruzione di una vera interazione tra risorse, valori, degrado ambientale e programmazione di salvaguardia ambientale.
2. con una normativa tecnica estremamente mirata ed incidente sulla pianificazione degli Enti locali.

L'area portuale di Vasto esprime in modo convincente la forte compresenza di elementi confliggenti e difficilmente correlabili. Da una parte la natura protetta e salvaguardata della riserva naturale di Punta Aderci con le sue peculiarità ambientali e paesaggistiche uniche a livello regionale e nazionale. Dall'altra lo sviluppo delle attività portuali e industriali, anche di raffineria, aderenti al mare a al sito ZSC di Punta Penna. Il PST per mezzo dei suddetti criteri di intervento e delle norme tecniche incide fortemente verso l'ulteriore compromissione dei luoghi e verso il risanamento delle criticità ambientali presenti.

Tav. 3b del Palinsesto progettuale del territorio, stralcio San Vito Chietino-Fossacesia.



Legenda del Palinsesto del progetto di territorio, Tav. 3a-3c. 4 stralcio.

In siffatto contesto particolare rilevanza assumono le indicazioni di salvaguardia e valorizzazione ambientale che il PST fornisce per il corridoio verde.
È costituito da tutte le aree ferroviarie dismesse del tratto litoraneo compreso tra Ortona e Vasto Marina unitamente alle ex stazioni ferroviarie presenti con le relative aree di pertinenza.
Il PST indica che su tutto il corridoio verde si applica il regime di protezione proprio delle riserve naturali (L.R. 5/2007) e conferma 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).
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.

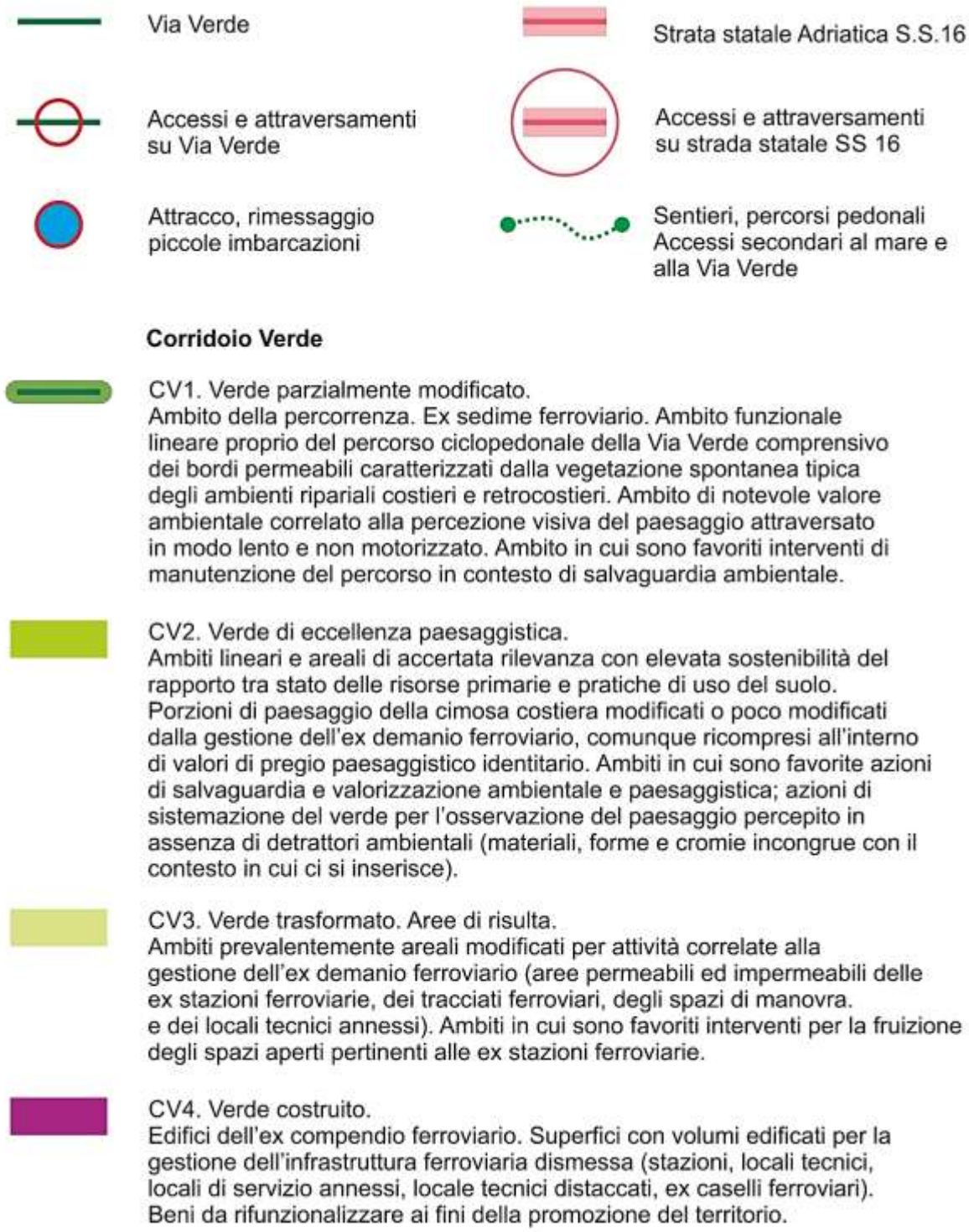
CV1. Verde parzialmente modificato.
Ambito della percorrenza. Ex sedime ferroviario. Ambito funzionale lineare proprio del percorso ciclopedonale della via verde comprensivo dei bordi permeabili caratterizzati dalla vegetazione spontanea tipica degli ambienti ripariali costieri e retrocostieri. Ambito 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.

CV2. Verde di eccellenza paesaggistica.
Ambiti lineari e areali di accertata rilevanza con elevata sostenibilità del rapporto tra stato delle risorse primarie e pratiche di uso del suolo. Porzioni di paesaggio della cimosa costiera modificati o poco modificati dalla gestione dell'ex demanio ferroviario, comunque ricompresi all'interno di valori di pregio paesaggistico identitario. Ambiti in cui sono favorite azioni di salvaguardia e valorizzazione ambientale e paesaggistica; azioni di sistemazione 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).

CV3. Verde trasformato. Aree di risulta.
a) Ambiti prevalentemente areali e modificati per attività correlate alla gestione dell'ex demanio ferroviario (aree permeabili ed impermeabili delle ex stazioni ferroviarie, dei tracciati ferroviari, degli spazi di manovra e dei locali tecnici annessi). Ambiti in cui sono favoriti interventi per la fruizione della via verde e l'utilizzo degli spazi aperti pertinenti alle ex stazioni ferroviarie.
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, scuola bicicletta (pump track bici) e di percorsi vita.

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 rifunzionalizzare un modo unitario ai fini della gestione e promozione del territorio.

Tav. 8 Struttura e qualificazione del corridoio verde, stralcio ambito Rocca San Giovanni



Legenda della struttura e qualificazione del corridoio verde

15 Possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.

Analisi dei progetti strategici del PST
15.1 La Via Verde

Settore di considerazione	Impatto	Durata	Sinergia	Effetto Cumulativo	Rischio
Aria	Inquinamento atmosferico nullo.	Permanente	Godimento della qualità dell'aria per mezzo dell'attraversamento delle aree boscate e degli spazi aperti.	Effetti positivi per la percezione, controllo e monitoraggio dell'ambiente	Nullo
Acqua	Inquinamento delle falde nullo.	Permanente	Miglioramento qualità delle acque a mare per controllo e monitoraggio. Regimentazione		Nullo
Suolo	Scarso consumo di suolo e scarso livello di compromissione della coltre utilizzata.	Permanente	Rinaturalizzazione dell'area ferroviaria dismessa; tutela e salvaguardia delle aree ferroviarie dismesse		Nullo
Habitat e ambiente	- Alto livello di biodiversità; - buono stato di conservazione; - buono stato di salvaguardia e protezione; - alto livello di	Permanente	Connessione degli ambienti naturali.	Di connessione e continuità ambientale	Nullo

	naturalità dell'ambiente litoraneo; - presenza di ZSC; - presenza di riserve naturali				
Contesto paesaggistico	- Alta presenza di ambiti integri di notevole rilevanza; - alta presenza di paesaggi di accertata rilevanza (incolto); - presenza di paesaggi naturali autentici; - presenza di paesaggi culturali e storici (tratturo).	Permanete	Attraversamento lento e ecosostenibile (non motorizzato) di tutti gli ambienti. Percezione continua della qualità ambientale e paesaggistica.	Di continuità	Nullo. Recupero e valorizzazione dei valori ambientali presenti
Rifiuti	-Raccolta differenziata;	Permanente	Valorizzazione delle aree se pulite	Cumulativo con ambiente e paesaggio	Abbandono rifiuti da fruitori erratici
Zone urbane	Attraversamento dei lidi e delle borgate a mare	Permanente	Riqualificazione urbana ed edilizia del patrimonio abitativo esistente	Cumulativo con turismo, paesaggio urbano	Congestione in zone di interscambio modale
Turismo	Forte attrazione	Permanente	Realizzazione di un sistema turistico di qualità ecosostenibile	Strutture ricettive, servizi, attività economiche	Nullo

15.2 Il Corridoio verde

Settore di considerazione	**Impatto**	**Durata**	**Sinergia**	**Effetto Cumulativo**	**Rischio**
Aria	Inquinamento atmosferico nullo.	Permanente	Godimento della qualità dell'aria per mezzo dell'attraversamento delle aree boscate e degli spazi aperti.	Effetti positivi per la percezione, controllo e monitoraggio dell'ambiente	Nullo
Acqua	Inquinamento delle falde nullo.	Permanente	Miglioramento qualità delle acque a mare per controllo e monitoraggio. Regimentazione		Nullo
Suolo	Scarso consumo di suolo e scarso livello di compromissione della coltre utilizzata.	Permanente	Rinaturalizzazione dell'area ferroviaria dismessa; tutela e salvaguardia delle aree ferroviarie dismesse. Recupero delle ex stazioni ferroviarie esistenti		Nullo
Habitat e ambiente	- Alto livello di biodiversità; - buono stato di conservazione; - buono stato di salvaguardia e protezione; - alto livello di naturalità dell'ambiente litoraneo; - presenza di ZSC; - presenza di riserve naturali	Permanente	Connessione degli ambienti naturali.	Di connessione e continuità ambientale	Nullo

Contesto paesaggistico	- Alta presenza di ambiti integri di notevole rilevanza; - alta presenza di paesaggi di accertata rilevanza (incolto); - presenza di paesaggi naturali autentici; - presenza di paesaggi culturali e storici (tratturo).	Permanete	Connessione longitudinale e trasversale del sistema delle aree protette della Costa dei Trabocchi	Di continuità	Nullo. Recupero e valorizzazione dei valori ambientali presenti
Rifiuti	-Raccolta differenziata;	Permanente	Valorizzazione delle aree di risulta in stato di abbandono	Cumulativo con ambiente e paesaggio esistente	Abbandono rifiuti da fruitori erratici
Zone urbane	Attraversamento dei lidi e delle borgate a mare	Permanente	Recupero e rifunzionalizzazione delle ex stazioni ferroviarie esistenti ad oggi in totale stato di degrado e abbandono	Cumulativo con turismo, paesaggio urbano	Congestione in zone di interscambio modale. Aree di parcheggio antistanti le ex stazioni ferroviarie
Turismo	Forte attrazione	Permanente	Realizzazione di un sistema turistico di qualità ecosostenibile.	Strutture ricettive, servizi, attività economiche	Nullo

15.3 Recupero e rifunzionalizzazione delle ex stazioni ferroviarie dismesse (San Vito Chietino, Fossacesia, Torino di Sangro, Vasto Marina)

Settore di considerazione	**Impatto**	**Durata**	**Sinergia**	**Effetto Cumulativo**	**Rischio**
Aria					
Acqua	Inquinamento delle falde nullo.	Permanente	Controllo e regimentazione delle acque di scolo		Nullo
Suolo	Scarso consumo di suolo e scarso livello di compromissione della coltre utilizzata. Volumi esistenti e superfici trasformate esistenti	Permanente	Rinaturalizzazione dell'area ferroviaria dismessa; tutela e salvaguardia delle aree ferroviarie dismesse. Rinaturalizzazione del sedime ferroviario.	Continuità di valore del corridoio verde anche in corrispondenza delle aree di risulta ex stazioni ferroviarie.	Nullo
Habitat e ambiente	Recupero e rinaturalizzazione delle aree di risulta	Permanente	Maggiore connessione degli ambienti naturali.	Connessione e continuità ambientale	Nullo
Contesto paesaggistico	Ottimizzazione del paesaggio urbano delle marine per mezzo del recupero e dell'eliminazione delle aree degradate per abbandono	Permanete	Connessione longitudinale e trasversale del sistema delle aree protette della Costa dei Trabocchi	Di continuità	Nullo. Recupero e valorizzazione dei valori ambientali presenti
Rifiuti	Raccolta differenziata;	Permanente	Valorizzazione delle aree di risulta in stato di	Cumulativo con ambiente e paesaggio	Recupero e rifunzionalizzazione delle aree

			abbandono	esistente	abbandonate
Zone urbane	Risanamento e rigenerazione urbana, sociale economica, ambientale e paesaggistica	Permanente	Recupero e rifunzionalizzazione delle ex stazioni ferroviarie esistenti ad oggi in totale stato di degrado e abbandono	Cumulativo con turismo, paesaggio urbano	Congestione in zone di interscambio modale. Aree di parcheggio antistanti le ex stazioni ferroviarie
Turismo	Forte attrazione	Permanente	Realizzazione di un sistema turistico di qualità ecosostenibile.	Strutture ricettive, servizi, attività economiche	Nullo, volumi esistenti e recuperati

15.4 Rigenerazione urbana delle marine

Settore di considerazione	**Impatto**	**Durata**	**Sinergia**	**Effetto Cumulativo**	**Rischio**
Aria	Piantumazione nuovi filari alberati	Permanente			Nullo
Acqua	Inquinamento delle falde nullo.	Permanente	Controllo e regimentazione delle acque di scolo	Raccolta e conferimento in depuratore	Nullo
Suolo	Cura della coltre superficiale per effetto di piantumazione nuovi alberi in viali e parchi urbani attrezzati	Permanente		.	Nullo
Habitat e ambiente	Recupero e rinaturalizzazione dei relitti arborati, dei viali, dei	Permanente	Maggiore connessione degli ambienti naturali.	Connessione e continuità ambientale	Nullo

	sentieri pedonali, maggiore condizione di salubrità in generale				
Contesto paesaggistico	Ottimizzazione del paesaggio urbano delle marine per mezzo del recupero e dell'eliminazione delle aree degradate per abbandono	Permanete	Connessione longitudinale e trasversale dei lidi tra la Via Verde, il mare e i percorsi secondari verso la collina litoranea retrostante	Di continuità	Nullo. Recupero e valorizzazione dei valori ambientali presenti
Rifiuti	Raccolta differenziata, riordino e decoro urbano	Permanente	Valorizzazione dell'intero ambiente urbano	Cumulativo con ambiente e paesaggio esistente	Nullo, effetto di valorizzazione degli ambienti urbani
Zone urbane	Risanamento e rigenerazione urbana, sociale economica, ambientale e paesaggistica	Permanente	Ambiente naturale, ambiente urbano, paesaggio costiero	Cumulativo con turismo, paesaggio urbano	Nullo
Turismo	Definizione di un maggiore livello di attrattività, strutturazione di un turismo di qualità	Permanente	Ambiente urbano, comunità locale e fruitori a vario titolo di frequentazione dei luoghi	Strutture ricettive, servizi, attività economiche	Nullo, turismo di qualità

15.5 Parcheggi pubblici "tutti esistenti" (interscambio modale)

Settore di considerazione	**Impatto**	**Durata**	**Sinergia**	**Effetto Cumulativo**	**Rischio**
Aria	Inquinamento dell'aria in caso di congestione del traffico automobilistico in entrata e uscita dei vaicoli	Temporaneo			Medio
Acqua	Possibile contaminazione delle acque di scolo	Temporaneo		Aria, acqua e suolo	Medo
Suolo	Infiltrazione di acque di scolo contaminate da sversamento liquami automobili	Temporaneo		Aria, acqua e suolo	Medio
Habitat e ambiente	Nullo per i parcheggi esistenti. La localizzazione di eventuali parcheggi nuovi è demandata all'applicazione dei singoli Piani comunali	Permanente	Paesaggio urbano e paesaggio agricolo	Interscambio modale, fruibilità delle aree verdi	Nullo
Contesto paesaggistico	Nullo per i parcheggi esistenti. La localizzazione di eventuali parcheggi nuovi è demandata all'applicazione dei singoli Piani	Permanete	Paesaggio urbano e paesaggio agricolo	Fruizione turistica, miglioramento del sistema socioeconomico delle comunità locali	Nullo.

	comunali				
Rifiuti	Raccolta differenziata, riordino e decoro urbano	Permanente	Valorizzazione dell'intero ambiente urbano	Cumulativo con ambiente e paesaggio esistente	Basso, abbandono rifiuti da fruitori erratici
Zone urbane	Risanamento e rigenerazione urbana, messa in sicurezza delle zone abitate	Permanente	Turismo, commercio	Turismo, commercio	Nullo
Turismo	Definizione di un maggiore livello di attrattività per maggiori servizi territoriali	Permanente	Ambiente urbano, comunità locale e fruitori a vario titolo di frequentazione dei luoghi	Strutture ricettive, servizi, attività economiche	Nullo, turismo di qualità

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

Settore di considerazione	**Impatto**	**Durata**	**Sinergia**	**Effetto Cumulativo**	**Rischio**
Aria	Nullo, infrastruttura viaria esistente	Permanente	Via Verde, percorsi secondari perpendicolari la costa	Turismo, paesaggio, economia, miglioramento della percezione del paesaggio, sicurezza stradale	Nullo
Acqua	Inquinamento delle falde nullo.	Permanente	Controllo e regimentazione delle acque di scolo		Nullo
Suolo	Nullo.	Permanente			Nullo

	Infrastruttura esistente				
Habitat e ambiente	Protezione delle aree verdi e boscate bordo strada	Permanente	Maggiore connessione degli ambienti naturali.	Connessione e continuità ambientale	Nullo
Contesto paesaggistico	Maggiore percezione del paesaggio costiero	Permanete	Connessione longitudinale della costa in sicurezza per pedoni, e automobilisti	Di continuità	Nullo. Recupero e valorizzazione dell'infrastruttura viaria esistente
Rifiuti	Raccolta differenziata nelle apposite aree di sosta	Permanente		Cumulativo con ambiente e paesaggio esistente	Nullo
Zone urbane	Risanamento e rigenerazione urbana	Permanente	Valorizzazione dei luoghi attraversati	Cumulativo con turismo, economia locale e percezione del paesaggio urbano e litoraneo	Nullo.
Turismo	Miglioramento dell'attrezzamento territoriale a livello infrastrutturale	Permanente	Realizzazione di un sistema turistico di qualità	Strutture ricettive, servizi, attività economiche	Nullo

15.7 Il sistema delle aree protette della costa teatina e delle aree di eccellenza ambientale e paesaggistica

Settore di considerazione	**Impatto**	**Durata**	**Sinergia**	**Effetto Cumulativo**	**Rischio**
Aria	Inquinamento atmosferico nullo.	Permanente	Salute, ambiente, paesaggio, turismo, economia locale	Miglioramento della qualità della vita in generale	Nullo
Acqua	Inquinamento delle falde nullo.	Permanente	Miglioramento qualità delle acque a mare per controllo e monitoraggio	Maggiori condizioni di fitodepurazione delle acque piovane e di scolo	Nullo
Suolo	Aumento delle superfici boscate	Permanente	Rinaturalizzazione e valorizzazione delle zone costiere di accertata rilevanza ambientale e paesaggistica	Miglioramento della qualità dell'aria, delle acque di scolo, della salute e del paesaggio percepito	Nullo
Habitat e ambiente	- Alto livello di biodiversità; - buono stato di conservazione; - buono stato di salvaguardia e protezione; - alto livello di naturalità dell'ambiente litoraneo; - presenza di ZSC; - presenza di riserve naturali	Permanente	Connessione degli ambienti naturali.	Di connessione e continuità ambientale	Nullo
Contesto paesaggistico	- Alta presenza di ambiti integri di	Permanete	Percezione continua della	Di continuità	Nullo. Recupero e

	notevole rilevanza; - alta presenza di paesaggi di accertata rilevanza (incolto); - presenza di paesaggi naturali autentici; - presenza di paesaggi culturali e storici (tratturo).		qualità ambientale e paesaggistica.		valorizzazione dei valori ambientali presenti
Rifiuti	-Raccolta differenziata;	Permanente	Valorizzazione delle aree se pulite	Cumulativo con ambiente e paesaggio	Abbandono rifiuti da fruitori erratici nei luoghi accessibili
Zone urbane			Valorizzazione dei luoghi abitati per la prossimità delle aree protette di accertata valenza ambientale e paesaggistica	Cumulativo con turismo, paesaggio urbano	Nullo
Turismo	Forte attrazione	Permanente	Realizzazione di un sistema turistico di qualità ecosostenibile	Strutture ricettive, servizi, attività economiche	Nullo

15.8 Il sistema dei trabocchi

Settore di considerazione	**Impatto**	**Durata**	**Sinergia**	**Effetto Cumulativo**	**Rischio**
Aria	Inquinamento atmosferico nullo.	Permanente	Paesaggio, turismo, economia locale		Nullo
Acqua	Inquinamento del mare nullo	Permanente			Nullo
Suolo	Nullo	Permanente			Nullo
Habitat e ambiente		Permanente			Nullo
Contesto paesaggistico	Valorizzazione del paesaggio costiero percepito	Permanete	Paesaggio, turismo, economia locale.	Valorizzazione della destinazione turistica in generale, accrescimento del patrimonio storico culturale identitario	Nullo.
Rifiuti	Raccolta differenziata	Permanente	Ambiente e paesaggio	Turismo, ambiente e paesaggio	Abbandono rifiuti per i trabocchi ospitanti la ristorazione
Zone urbane					
Turismo	Forte attrazione	Permanente	Realizzazione di un sistema turistico di qualità e identitario	Strutture ricettive, servizi, attività economiche	Nullo

15.9 Il sistema delle aree demaniali marittime

Settore di considerazione	**Impatto**	**Durata**	**Sinergia**	**Effetto Cumulativo**	**Rischio**
Aria	Inquinamento atmosferico nullo.	Permanente	Paesaggio, turismo, economia locale		Nullo
Acqua	Inquinamento del mare nullo	Permanente			Nullo
Suolo	Nullo	Permanente	Ecosistema marino e costiero, turismo, economia, riordino funzionale delle aree demaniali		Nullo
Habitat e ambiente	Miglioramento del sistema ambientale proprio della linea di costa	Permanente	Ecosistema marino e costiero, turismo, economia, riordino funzionale delle aree demaniali		Nullo
Contesto paesaggistico	Valorizzazione del paesaggio costiero percepito	Permanete	Paesaggio, turismo, economia locale.	Valorizzazione della destinazione turistica in generale, miglioramento dell'offerta turistica e dell'accessibilità al mare	Nullo.
Rifiuti	Raccolta differenziata	Permanente	Ambiente e paesaggio	Turismo, ambiente e paesaggio	Abbandono rifiuti per i trabocchi ospitanti la

					ristorazione
Zone urbane	Riordino degli accessi al mare	Permanente	Paesaggio della linea di costa, rigenerazione urbana	Turismo, economia locale	Congestione e affollamento nei periodi estivi in corrispondenza dei lidi e delle spiagge attrezzate
Turismo	Forte attrazione	Permanente	Realizzazione di un sistema turistico di qualità e identitario	Strutture ricettive, servizi, attività economiche	Nullo

15.10 La comunità ospitale

Settore di considerazione	**Impatto**	**Durata**	**Sinergia**	**Effetto Cumulativo**	**Rischio**
Aria	Nullo	Permanente			Nullo
Acqua	Nullo.	Permanente			Nullo
Suolo	Nullo. Controllo e monitoraggio continuo	Permanente	Minore consumo di suolo, turismo, economia locale		Nullo
Habitat e ambiente	Nullo. Controllo e monitoraggio continuo. Incubatore di azioni di valorizzazione	Permanente	Turismo, ambiente, valorizzazione paesaggistica		Nullo
Contesto paesaggistico	Nullo. Innesco di programmi di valorizzazione paesaggistica	Permanete	Paesaggio, ambiente, turismo, accoglienza, economia locale		Nullo
Rifiuti	Raccolta differenziata,	Permanente	Valorizzazione dell'intero		Nullo

	riordino e decoro urbano		ambiente urbano, turismo ed economia		
Zone urbane	Risanamento e rigenerazione urbana, sociale economica, ambientale e paesaggistica	Permanente	Ambiente naturale, ambiente urbano, paesaggio costiero	Cumulativo con turismo, paesaggio urbano	Nullo
Turismo	Definizione di un maggiore livello di attrattività, strutturazione di un turismo di qualità fondato sull'accoglienza e maggiore livello di ospitalità	Permanente	Ambiente urbano, comunità locale e fruitori a vario titolo di frequentazione dei luoghi, economia locale	Strutture ricettive, servizi, attività economiche	Nullo

15.11 Il sistema delle aree agricole costiere e retrocostiere

Settore di considerazione	**Impatto**	**Durata**	**Sinergia**	**Effetto Cumulativo**	**Rischio**
Aria	Inquinamento atmosferico nullo.	Permanente	Salute, ambiente, paesaggio, turismo, economia locale	Miglioramento della qualità della vita in generale	Nullo
Acqua	Medio. Possibile inquinamento per utilizzo di fertilizzanti e prodotti per colture intensive	Temporaneo	Produzione agricola di qualità, paesaggio agricolo, turismo enogastronomico		Basso
Suolo	Medio. Possibile inquinamento per utilizzo di	Temporaneo	Produzione agricola di qualità, paesaggio	Minore consumo di suolo, cura del	Basso

	fertilizzanti e prodotti per colture intensive		agricolo, turismo enogastronomico	paesaggio agricolo	
Habitat e ambiente	- Alto livello di biodiversità; - buon livello di naturalità dell'ambiente collinare costiero e retrocostiero	Permanente	Connessione degli ambienti naturali.	Di connessione e continuità ambientale	Nullo
Contesto paesaggistico	- alta presenza di paesaggi di accertata rilevanza (uliveti e vigneti); - presenza di paesaggi autentici; - presenza di paesaggi culturali e storici (tratturo).	Permanete	Percezione continua della qualità ambientale e paesaggistica.	Continuità del valore paesaggistico identitario	Nullo.
Rifiuti	Nullo	Permanente	Valorizzazione degli ambiti agricoli	Cumulativo con ambiente e paesaggio	Nullo
Zone urbane	Nullo	Permanente	Valorizzazione dei luoghi abitati per la prossimità delle aree agricole, soprattutto per i centri storici di crinale, turismo	Cumulativo con turismo, paesaggio urbano	Nullo
Turismo	Forte attrazione	Permanente	Realizzazione di un sistema turistico di qualità ecosostenibile	Strutture ricettive, servizi, attività economiche	Nullo

15.11.1 Analisi Swot relativa alla filiera vitivinicola delle zone costiere e retrocostiere della Costa dei Trabocchi (PROTAGRI 2007 Provincia di Chieti)

Opportunità

- Allargamento del mercato in relazione ai processi di globalizzazione
- Domanda, interna ed esterna, solidamente favorevole ai vini di qualità e originari di specifici territori.
- Sviluppo del turismo enogastronomico e dell'economia del gusto
- Evoluzione del settore distributivo
- Allentamento dei vincoli dell'Unione Europea in termini di impianti di vigneti
- Opportunità di investimento legale ai Fondi Strutturali Europei (PSR)
- Attività di promozione e programmazione del comparto attuata degli enti locali

Minacce

- Contrazione del mercato a causa di possibili evoluzioni negative del contesto internazionale
- Crescente concorrenza da parte di competitori esteri meno vincolati in termini normativi
- Processi di deruralizzazione e marginalizzazione del territorio viticolo
- Crescente competizione di altri operatori della filiera, del settore commerciale, nell'approvvigionamento della materia prima
- Crisi della filiera dell'uva da tavola

Punti di forza

- Patrimonio costituito dall'insieme dei vigneti specializzati
- Diffusi miglioramento degli standard tecnologici e della qualità finale del prodotto
- Discreto livello di qualificazione del prodotto (DOC e IGT)
- Possibilità di attuare programmi di produzione basati su un controllo accettabile della qualità della materia prima
- Radicamento territoriale in un contesto dotato di un ricco patrimonio ambientale e culturale utilizzabile ai fini promozionali

Punti di debolezza

- Cooperative: base sociale di età media elevata e declino demografico, scarsa incidenza soci professionali, frammentazione delle superfici viticole
- Carenza di manodopera
- Piccola dimensione media, casi di strutture sovrabbondanti e in parti obsolete
- Debole collocazione nell'ambito della filiera dal punto di vista commerciale (aziende tradizionali)
- Resistenze ancora diffuse verso le innovazioni organizzative
- Scarsa attenzione alla comunicazione
- Modesta incidenza delle strutture di secondo grado

- Carenza di figure professionali specialmente nei vari ambiti di attività nelle cantine di più piccola dimensione
- Basso livello di ricerca e di sperimentazione, a livello pubblico e privato.

16 Valutazione specifica del progetto strategico delle aree agricole costiere e retrocostiere. Descrizione del metodo utilizzato

Tale ambito di territorio risulta particolarmente esteso per tutta la costa e presenta notevoli fattori di influenza sulla pianificazione locale, a vario carattere di incisività. Pertanto, al fine di valutare correttamente eventuali elementi di criticità del PST con la pratica agricola ed il relativo sistema ambientale, considerato, inoltre, che è necessario verificare i possibili impatti negativi sull'ambiente e sue riduzioni/compensazioni, si è ritenuto opportuno procedere proponendo delle matrici di coerenza e confronto degli obiettivi del progetto strategico delle aree agricole con i principali temi progettuale di livello territoriale.

È ormai consolidato, nella letteratura scientifica e nel mondo della ricerca operativa, il ricorso a tabelle di incrocio per la sistematizzazione dei giudizi valutativi. Si tratta di una modalità grafica utilizzata per rappresentare lerelazione di correlazione probabilistica tra una certa azione e una determinata componente valutativa. Nel caso delle valutazioni d'impatto ambientale, ad esempio, le matrici di impatto sono usate per evidenziare le relazioni fra due distinte liste di controllo, una relativa agli impatti (righe della matrice) e l'altra alle principali azioni e fasi progettuali (colonne della matrice) previste per una determinata opera.

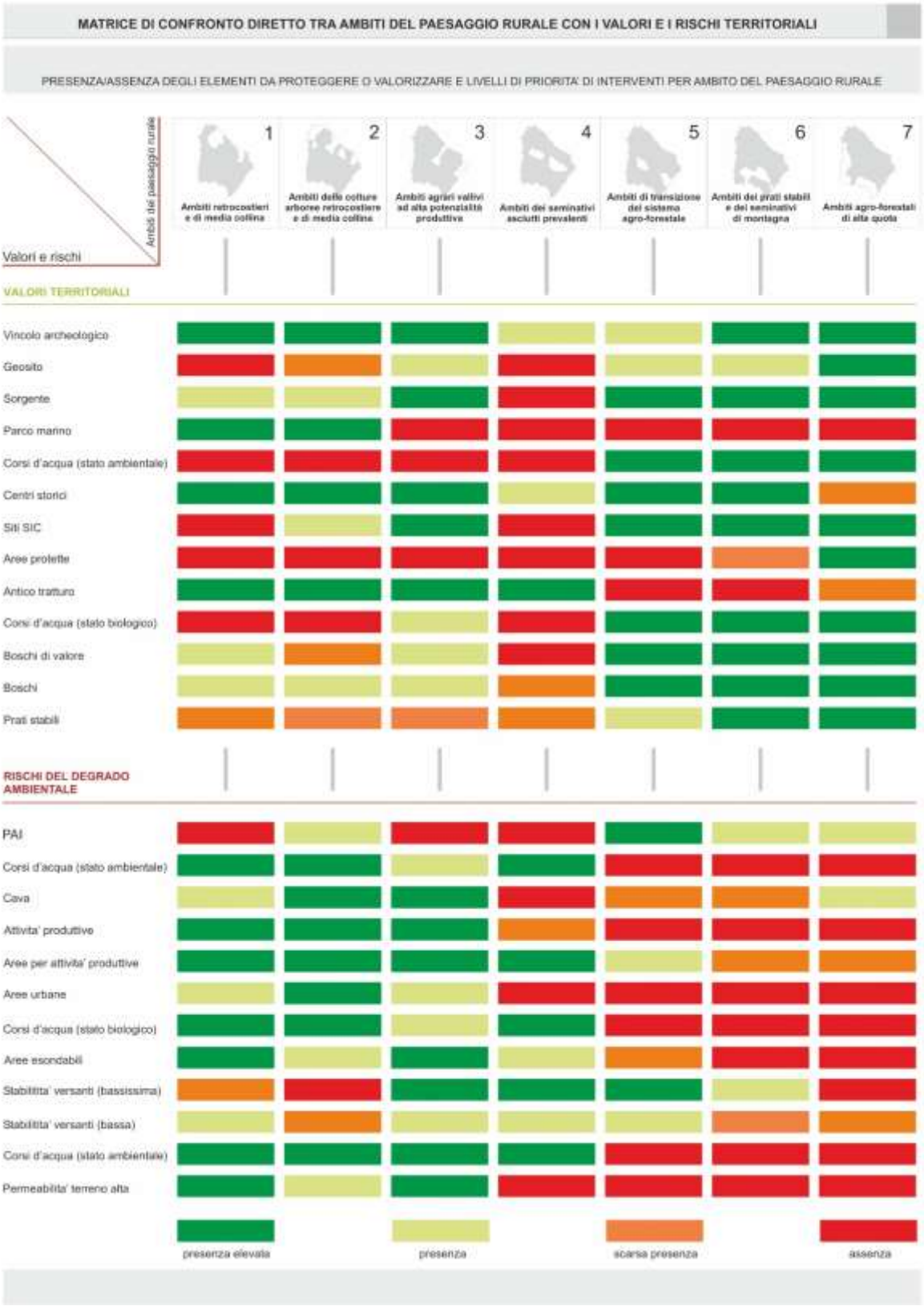
La matrice più utilizzata in approccio di questo tipo è quella di Leopold, elaborata dall'autore nel 1971. La matrice di Leopold è stata successivamente integrata, nel 1977, da Parker e Howard due studiosi che hanno introdotto nella valutazione una metrica che riporta i giudizi qualitativi in una scala numerica e che introduce la dimensione temporale nella valutazione, consentendo la costruzione di scenari valutativi (immediato, breve e lungo periodo). Si tratta di un metodo di valutazione che presenta, è ovvio, un basso grado di formalismo matematico: la misurazione viene effettuata ricorrendo a valori non standardizzati e, in molti casi, utilizza una misurazione ordinale di fatto, costruita sull'esperienza del valutatore piuttosto che una metrica cardinale, basata su una misurazione effettuata secondo una scala condivisa.

Tuttavia, è bene ricordarlo, in situazioni in cui non esiste la possibilità di "misurare" l'intensità dei fenomeni, cioè di dare un valore oggettivo ai giudizi (ma sono poi possibili, nel campo delle discipline territoriali, giudizi oggettivi?), è pur sempre ragionevole esprimere una valutazione in forma sistematica e chiaramente ripercorribile nei singoli passaggi: una cosa, infatti, è utilizzare un black box, dal quale fare emergere un qualche risultato a fronte di dati o giudizi in input, altra cosa è percorrere una riflessione sistematizzandola attraverso quadri di senso. In assenza di variabili misurabili oggettivamente, tale atteggiamento appare praticabile e, così come qui espresso, è stato utilizzato nel presente studio per valutare, da un lato, la coerenza logica tra obiettivi generali del PST e obiettivi specifici dei progetti strategici che esso contiene; dall'altro lato, il metodo delle matrici è stato utilizzato per verificare la completezza del sistema degli obiettivi rispetto alle necessità del sistema costiero e per verificare se le azioni ipotizzate dessero reale attuazione a quegli obiettivi e risposta a quelle necessità.

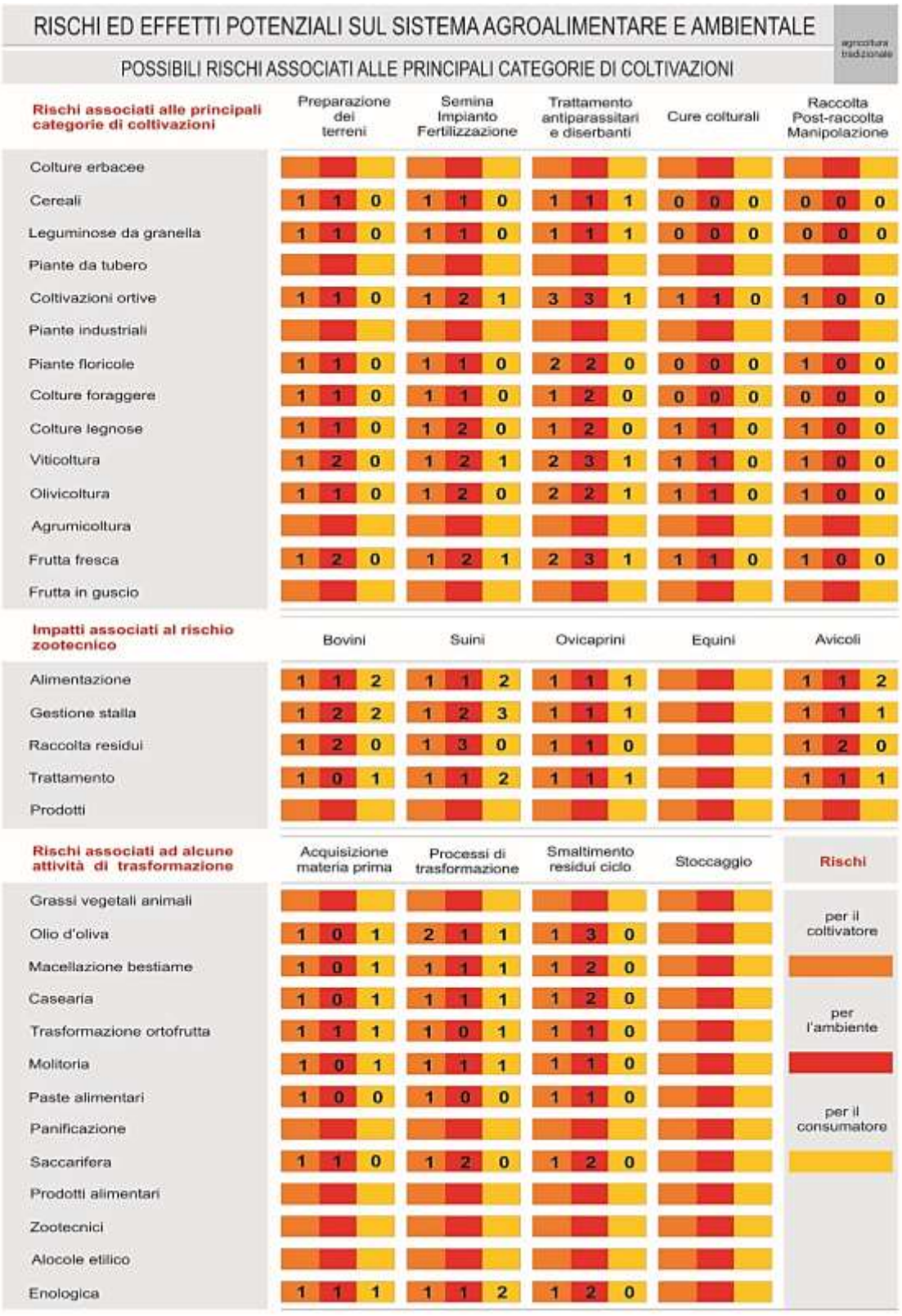
L'individuazione delle azioni progettuali da intraprendere, coerenti con gli obiettivi generali e specifici, è svolta nelle matrici 1 e 2 di seguito riportate. Nella prima sono rilevate le specifiche esigenze presenti nei diversi ambiti di paesaggio rurale; nella seconda, a partire da una lista di azioni progettuali volte al potenziamento e alla valorizzazione delle opportunità e alla riduzione dei rischi, sono poste in relazione le azioni progettuali a diversi ambiti di paesaggio.

Questo passaggio consente di territorializzare gli obiettivi del progetto in maniera chiara e ripercorribile: ogni scelta progettuale localizzata nel territorio costiero e non è motivata da esigenze espresse e valutate nelle precedenti matrici di compatibilità; ogni scelta progettuale è verificata rispetto agli obiettivi generali e specifici.

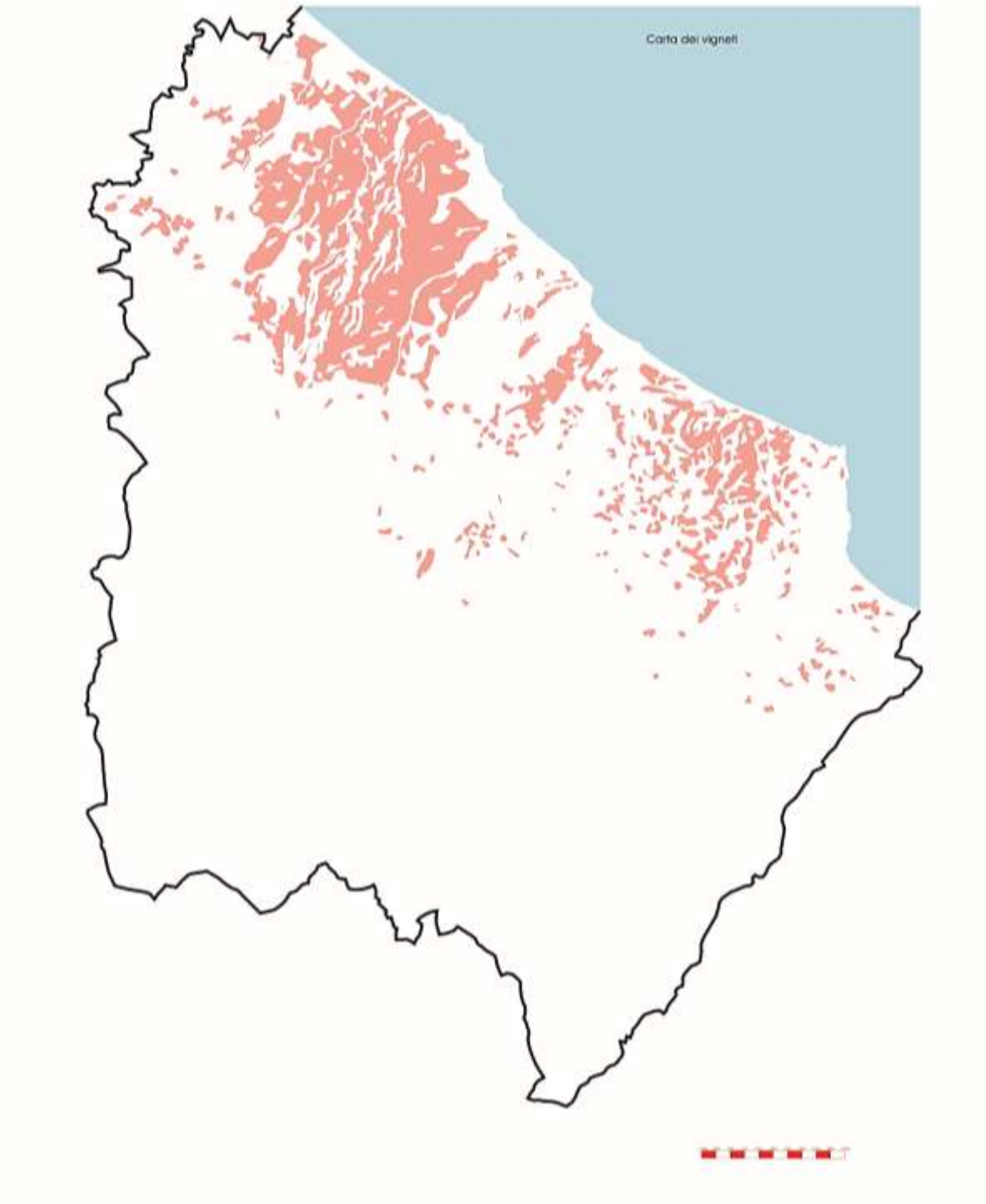
Nell'ambito della valutazione sono state utilizzate altre due matrici, relative all'impatto dei fattori di rischio sulle attività di produzione agricola per categorie di coltivazione e per modalità produttive (biologica e tradizionale). Nelle matrici, oltre alla definizione del rischio connesso alla produzione è stata, inoltre, svolta una valutazione degli effetti potenziali generati dai cicli di lavorazione del prodotto agricolo. Per ciascun elemento da valutare è stata utilizzata una scala ordinale, separando la valutazione in tre componenti: gli effetti sul coltivatore, sull'ambiente e sul consumatore.


MATRICE DI CONFRONTO DIRETTO TRA AMBITI DEL PAESAGGIO RURALE CON I VALORI E I RISCHI TERRITORIALI
PRESENZA/ASSENZA DEGLI ELEMENTI DA PROTEGGERE O VALORIZZARE E LIVELLI DI PRIORITA' DI INTERVENTI PER AMBITO DEL PAESAGGIO RURALE
Ambiti del paesaggio rurale
Valori e rischi
1 Ambiti retrocostieri e di media collina
2 Ambiti delle colture arboree retrocostiere e di media collina
3 Ambiti agrari vallivi ad alta potenzialità produttiva
4 Ambiti dei seminativi asciutti prevalenti
5 Ambiti di transizione del sistema agro-forestale
6 Ambiti dei prati stabili e dei seminativi di montagna
7 Ambiti agro-forestali di alta quota
VALORI TERRITORIALI
Vincolo archeologico
Geosito
Sorgente
Parco marino
Corsi d'acqua (stato ambientale)
Centri storici
Siti SIC
Aree protette
Antico tratturo
Corsi d'acqua (stato biologico)
Boschi di valore
Boschi
Prati stabili
RISCHI DEL DEGRADO AMBIENTALE
PAI
Corsi d'acqua (stato ambientale)
Cava
Attivita' produttive
Aree per attivita' produttive
Aree urbane
Corsi d'acqua (stato biologico)
Aree esondabili
Stabilitta' versanti (bassissima)
Stabilitta' versanti (bassa)
Corsi d'acqua (stato ambientale)
Permeabilita' terreno alta
presenza elevata
presenza
scarsa presenza
assenza

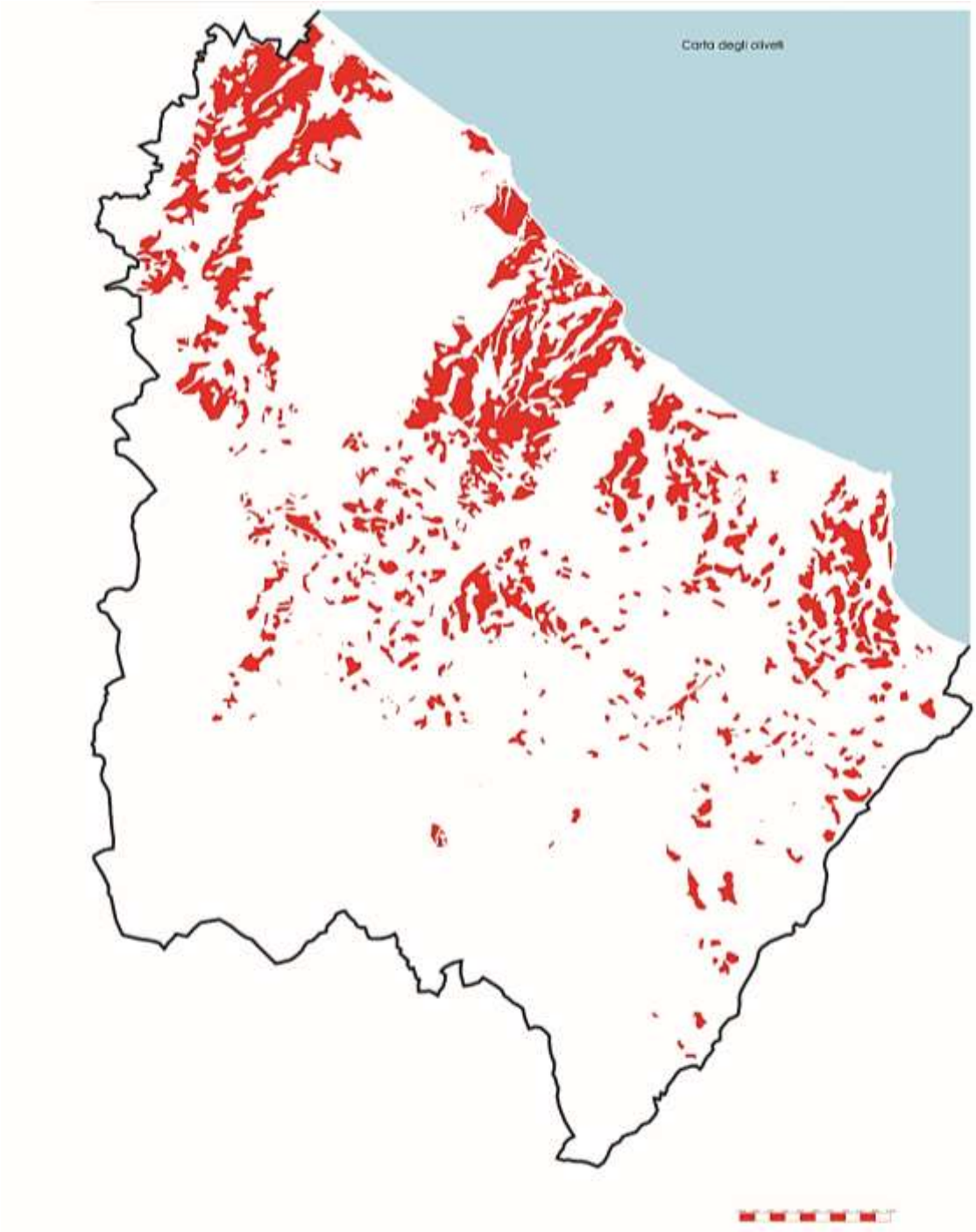
MATRICE DI CONFRONTO DIRETTO TRA AMBITI DEL PAESAGGIO RURALE ED AZIONI PRIORITARIE
PRESENZA/ASSENZA DELLE AZIONI PRIORITARIE ALL'INTERNO DEGLI AMBITI DI PAESAGGIO RURALE
Azione non prioritaria
Ambiti paesaggistici rurali
Azioni prioritarie
1
Ambiti retrocostieri e di media collina
2
Ambiti delle colture arboree retrocostiere e di media collina
3
Ambiti agricoli vallivi ad alta potenzialità produttiva
4
Ambiti dei seminativi asciutti prevalenti
5
Ambiti di transizione del sistema agro-forestale
6
Ambiti dei prati stabili e dei seminativi di montagna
7
Ambiti agro-forestali di alta quota
Valorizzazione e salvaguardia dei siti archeologici
Valorizzazione dei gessati e predisposizione di azioni preventive di difesa all'aggressione edilizia
Ripristino delle antiche forre e salvaguardia delle sorgenti da possibili inquinamenti di falda
Azioni di gestione integrata tra parchi marini e struttura territoriale costiera
Ripristino, valorizzazione e difesa delle sponde; realizzazione del parco fluviale
Azioni di valorizzazione dei centri storici tramite progetti integrati anche intercomunali
Promozione di pratiche d'uso sostenibili in siti SIC tramite programmazione integrata
Azioni sostenibili di riqualificazione delle aree protette tramite la promozione di usi del territorio e pratiche locali condivise
Ripristino dei tracciati degli antichi tratturi tramite progetti sensibili al paesaggio ed integrati con la rete ambientale esistente
Tutela e valorizzazione dei corsi d'acqua che conservano integri i caratteri biologici originali
Salvaguardia e valorizzazione dei boschi attraverso progetti di percorsi pedonali attrezzati e integrati con il sistema paesaggistico
Promozione di progetti per la valorizzazione del vigneto e l'integrazione delle produzioni agricole con le attività turistiche e ricreative
Promozione di progetti per il miglioramento della qualità e differenziazione dei prodotti agricoli
Promozione di misure normative che scoraggino ulteriori processi di parcellizzazione del territorio
Riduzione del rischio ambientale dei corsi d'acqua tramite azione di bonifica e monitoraggio dinamico
Valorizzazione delle cave dismesse tramite progetti di recupero integrati al sistema ambientale e turistico del territorio
Agevolazione di azioni tese al recupero paesaggistico delle aree industriali utilizzate per il deposito e lo stoccaggio dei materiali
Realizzazione di Buffers zones per la salubrità dei corsi d'acqua e per la vivibilità in zone abitate
Organizzazione integrata dei nuovi spazi per la produzione industriale con il frammentato impianto esistente e con il paesaggio
Limitare il fenomeno di generazione dell'edificato attraverso pratiche perequative per la realizzazione di superfici pubbliche tra città e campagna
Ridurre il rischio di inquinamento dei corsi d'acqua tramite il potenziamento degli impianti di depurazione e un sistema di monitoraggio
Progetti di recupero ambientale delle aree esondabili tramite la rinaturalizzazione delle aste fluviali
Promozione e valorizzazione delle originarie varietà cerealicole locali e introduzione in modo inclusivo l'agricoltura biologica
Promozione della certificazione dei marchi di origine protetta insieme ad azioni efficaci per l'affermazione dell'identità dei luoghi
Promozione di progetti di recupero dei centri storici da intendere anche come occasioni per la riduzione del rischio di instabilità dei versanti


RISCHI ED EFFETTI POTENZIALI SUL SISTEMA AGROALIMENTARE E AMBIENTALE
agricoltura tradizionale
POSSIBILI RISCHI ASSOCIATI ALLE PRINCIPALI CATEGORIE DI COLTIVAZIONI
Rischi associati alle principali categorie di coltivazioni
Preparazione dei terreni
Semina Impianto Fertilizzazione
Trattamento antiparassitari e diserbanti
Cure colturali
Raccolta Post-raccolta Manipolazione
Colture erbacee
Cereali 1 1 0 1 1 0 1 1 1 0 0 0 0 0 0
Leguminose da granella 1 1 0 1 1 0 1 1 1 0 0 0 0 0 0
Piante da tubero
Coltivazioni ortive 1 1 0 1 2 1 3 3 1 1 1 0 1 0 0
Piante industriali
Piante floricole 1 1 0 1 1 0 2 2 0 0 0 0 1 0 0
Colture foraggere 1 1 0 1 1 0 1 2 0 0 0 0 0 0 0
Colture legnose 1 1 0 1 2 0 1 2 0 1 1 0 1 0 0
Viticoltura 1 2 0 1 2 1 2 3 1 1 1 0 1 0 0
Olivicoltura 1 1 0 1 2 0 2 2 1 1 1 0 1 0 0
Agrumicoltura
Frutta fresca 1 2 0 1 2 1 2 3 1 1 1 0 1 0 0
Frutta in guscio
Impatti associati al rischio zootecnico
Bovini
Suini
Ovicaprini
Equini
Avicoli
Alimentazione 1 1 2 1 1 2 1 1 1 1 1 2
Gestione stalla 1 2 2 1 2 3 1 1 1 1 1 1
Raccolta residui 1 2 0 1 3 0 1 1 0 1 2 0
Trattamento 1 0 1 1 1 2 1 1 1 1 1 1
Prodotti
Rischi associati ad alcune attività di trasformazione
Acquisizione materia prima
Processi di trasformazione
Smaltimento residui ciclo
Stoccaggio
Rischi
Grassi vegetali animali
Olio d'oliva 1 0 1 2 1 1 1 3 0
Macellazione bestiame 1 0 1 1 1 1 1 2 0
Casearia 1 0 1 1 1 1 1 2 0
Trasformazione ortofrutta 1 1 1 1 0 1 1 1 0
Molitoria 1 0 1 1 1 1 1 1 0
Paste alimentari 1 0 0 1 0 0 1 1 0
Panificazione
Saccarifera 1 1 0 1 2 0 1 2 0
Prodotti alimentari
Zootecnici
Alocole etilico
Enologica 1 1 1 1 1 2 1 2 0
per il coltivatore
per l'ambiente
per il consumatore

RISCHI ED EFFETTI POTENZIALI SUL SISTEMA AGROALIMENTARE E AMBIENTALE
POSSIBILI RISCHI ASSOCIATI ALLE PRINCIPALI CATEGORIE DI COLTIVAZIONI
Rischi associati alle principali categorie di coltivazioni
Preparazione dei terreni
Semina Impianto Fertilizzazione
Trattamento antiparassitari e diserbanti
Cure colturali
Raccolta Post-raccolta Manipolazione
Colture erbacee
Cereali 1 1 0 | 1 0 0 | 1 0 0 | 1 0 0
Leguminose da granella 1 1 0 | 1 0 0 | 1 0 0 | 1 0 0
Piante da tubero
Coltivazioni ortive 1 1 0 | 1 1 1 | 1 1 0
Piante industriali
Piante floricole 1 1 0 | 1 0 0 | 1 1 0
Colture foraggere 1 1 0 | 1 0 0 | 1 1 0
Colture legnose 1 1 0 | 1 0 0 | 1 1 0
Viticoltura 1 1 0 | 0 1 0 | 1 1 0
Olivicoltura 1 0 0 | 1 1 0 | 1 1 0 | 1 0 0
Agrumicoltura
Frutta fresca 1 2 0 | 1 2 1 | 1 1 0 | 1 0 0
Frutta in guscio
Impatti associati al rischio zootecnico
Bovini
Suini
Ovicaprini
Equini
Avicoli
Alimentazione 0 0 0 | 0 0 0 | 0 0 0 | 0 0 0
Gestione stalla 1 1 0 | 1 2 0 | 1 1 0 | 1 1 0
Raccolta residui 1 1 0 | 1 2 0 | 1 1 0 | 1 1 0
Trattamento 1 0 0 | 1 1 0 | 1 0 0 | 0 0 0
Prodotti
Rischi associati ad alcune attività di trasformazione
Acquisizione materia prima
Processi di trasformazione
Smaltimento residui ciclo
Stoccaggio
Rischi
Grassi vegetali animali
Olio d'oliva
Macellazione bestiame
Caseria
Trasformazione ortofrutta
Molitoria
Paste alimentari
Panificazione
Saccarifera
Prodotti alimentari
Zootecnici
Alcole etilico
Enologica
per il coltivatore
per l'ambiente
per il consumatore



Rappresentazione grafico sintetica della distribuzione dei vigneti nell'ambito costiero e retrocostiero della Provincia di Chieti.



Rappresentazione grafico sintetica della distribuzione degli oliveti nell'ambito costiero e retrocostiero della Provincia di Chieti.

16.1 Paesaggi rurali e quadri normativi: le schede d'ambito

Le schede che seguono rappresentano un quadro di sintesi ragionato rispetto ad una prima azione cognitiva mirata al riconoscimento di ambiti rurali che caratterizzano il territorio dell'intera Provincia di Chieti.

Sono sostanzialmente dei quadri riepilogativi "aperti" che riconoscono i luoghi, li descrivono e sinteticamente ne propongono (ci riferisce alle singole amministrazioni comunali) degli atteggiamenti corretti per delle buone pratiche d'uso rispettose dei contesti e delle proprie comunità locali.

Gli ambiti sono stati individuati attraverso l'incrocio mirato di diverse indagini conoscitive di tipo diretto ed indiretto, attraverso lo sguardo dal di dentro e dal di fuori dei contesti stessi.

Ci si riferisce, come già descritto nel paragrafo precedente, all'osservazione di una analisi multidisciplinare che va dalla struttura sociale ed economica agli elementi costitutivi del paesaggio agricolo. Sono questioni però che nella loro interezza restituiscono il complesso palinsesto degli ambiti rurali, anche se in forma non completa ed esaustiva, e non ne definiscono un progetto di paesaggio.

In particolare ogni ambito è stato descritto attraverso l'utilizzo di una indagine diretta che ha privilegiato l'aspetto visivo-percettivo tramite la percorrenza, l'attraversamento degli ambiti stessi. Un modo questo per cogliere i caratteri morfologici, le tipologie insediative e allo stesso tempo i conseguenti assetti generali socioeconomici. Un modo per ricercare e soddisfare un nuovo punto di osservazione del paesaggio capace di compensarne i limiti derivanti dall'uso esclusivo della tradizionale visione zenitale.

Ogni ambito è riconoscibile con una immagine significativa, una sorta di iconema paesaggistico che ne racchiude gli elementi caratteristici più identificativi. Questa immagine è arricchita da altre viste significative ricorrenti e caratteristiche insieme all'individuazione dell'ambito nel contesto territoriale provinciale.

Le immagini sono descritte in funzione di alcuni obiettivi di Piano, ossia degli indirizzi elastici non normativi riferiti alle amministrazioni comunali che ricadono all'interno dell'ambito rappresentato. È un approccio che apre una nuova strada interpretativa e descrittiva dei territori locali al fine di porre attenzione ai territori agricoli, questa volta acquisendone conoscenza e specificità per una proposta di Piano attenta alle risorse e alle debolezze prevalenti.

Ambiti delle colture arboree retrocostiere e di media collina

Colline litoranee di Chieti, Colline litoranee di Ortona e Colline litoranee di Vasto.

Il paesaggio agrario è caratterizzato da una maggiore variabilità delle forme rispetto all'ambito precedente, 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 i gran parte lungo la costa con andamento lineare, determina la presenza di ampi fronti urbani, sovente caratterizzati da evidenti "smagliature".

Principali obiettivi di Piano

Mettere in atto pratiche perequative che consentano aalle 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. Occorre, in altri termini, esercitare con maggiore rigore di quanto non sia stato fatto in passato, la forza regolativi dello strumento urbanistico comunale.

Razionalizzare le diverse produzioni agricole in termini tecnici ed economici.

Promuovere forme di turismo agricolo e di agriturismo.

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

Si tratta di ambiti ricadenti in prevalenza nelle regioni agrarie: Colline litoranee di Chieti, Colline litoranee di Ortona 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 (faggio, 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. A tale fenomeno, si associa, nel territorio aperto, la diffusione di seconde case (soprattutto nelle Colline litoranee di Ortona e di Chieti) in gran parte dovuta alle possibilità edificatorie aperte dalla LR 54/99.

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, 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, ecc.)

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

Si tratta, in sostanza, delle valli del Sangro e del Trigno.

L'orografia pianeggiante e la presenza delle aste fluviali rappresentano gli elementi di sfondo che caratterizzano questo paesaggio.

La connotuale presenza di seminativi, colture industriali, frutiferi, 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 manufatturiero, che hanno catalizzato la nascita di un indotto ormai consolidato.

Da considerare l'elevata pressione esercitata dalle infrastrutture di trasporto sulle visuali e sui parametri ambientali.

Principali obiettivi di Piano

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

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

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

In analogia a quanto previsto dai provvedimenti legislativi nazionali (ad esempio legge cd Galasso) per quanto riguarda l'attività di edificazione, sarebbe opportuno 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.

17 Misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente

È fondamentale indicare con particolare evidenza che 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 alle quali si applica il regime di protezione proprio delle riserve naturali (L.R. 5/2007). **Su tutte le aree ferroviarie dismesse è confermata la preclusione di ogni attività di trasformazione del suolo diversa dalla destinazione a verde. Il corridoio verde contiene la via verde della Provincia di Chieti quale percorso ciclopedonale di eccellenza.**

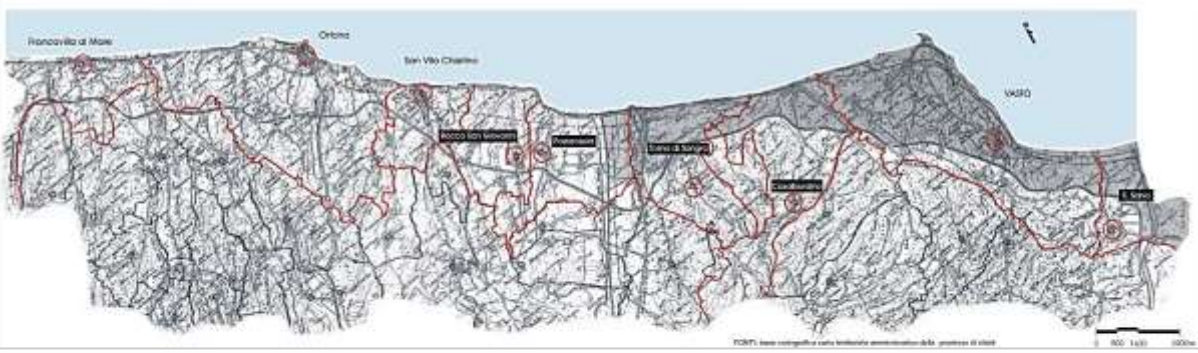
Il PST colloca l'insieme complesso delle aree ferroviarie dismesse (il corridoio verde) quale elemento lineare di eccellenza preposto alla connessione del sistema delle aree protette della costa teatina (comma 3, art. 4 della L.R. 5/2007, obiettivo specifico di "tutela e valorizzazione della costa" del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

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.

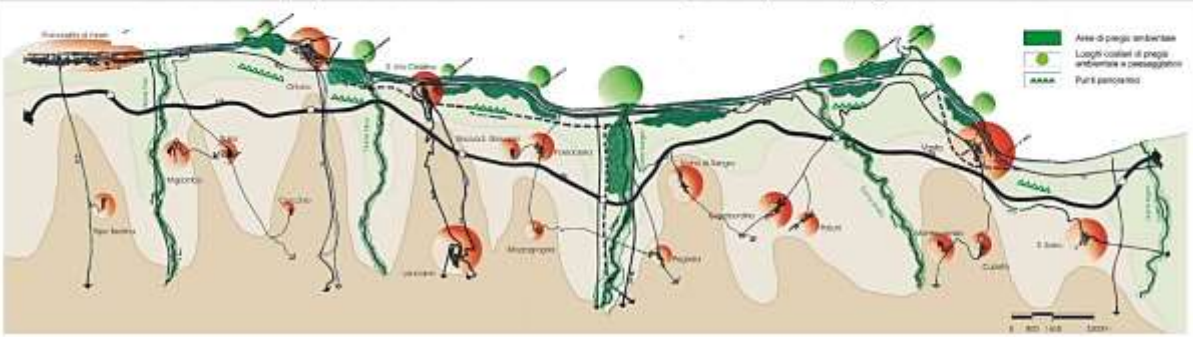
Il PST contempla ed implementa in modo unitario le buone pratiche progettuali concretizzatesi nel tempo per la costa dei trabocchi a vantaggio dell'ambiente, del paesaggio e quindi della collettività locale a partire dalle azioni profuse dalla Provincia di Chieti per l'acquisizione delle ex aree ferroviarie, la realizzazione e la gestione della via verde (trattasi di azioni progettuali già sottoposte ai processi di valutazione previsti per legge).

Inoltre, dal punto di vista dell'approccio utilizzato per la salvaguardia e la valorizzazione ambientale, si evidenzia che il PST fa riferimento anche alla "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).

Il palinsesto del territorio della Costa dei Trabocchi su IGM

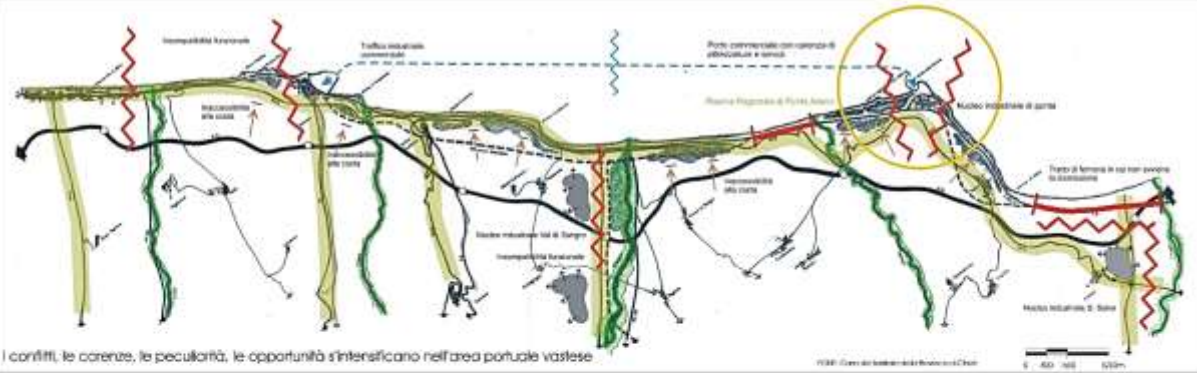


Valli e crinali - il doppio pettine che struttura il territorio tra elementi areali, lineari e puntuali di pregio e valore ambientale



Una possibile chiave di lettura del territorio: interconnessione di due sistemi a pettine, uno costituito dal sistema naturale valle crinale - i crinali sono considerati contraffort della catena montuosa interna - , l'altro costituito dal sistema antropico - il fascio infrastrutturale lungo la costa e gli assi di penetrazione su crinali e fondovalle.

Schema dei conflitti e delle incompatibilità territoriali utilizzato dal PST per ridurre e compensare possibili impatti negativi sull'ambiente



I conflitti, le coerenze, le peculiarità, le opportunità s'intensificano nell'area portuale vastese

Schema dello scenario n.1 (concretizzazione obiettivi del PST) per eliminare possibili impatti negativi sull'ambiente

Schemi progettuali per la eliminazione e riduzione dei possibili impatti negativi sull'ambientale.

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).

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. Inoltre, 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.

Il 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 verifiche ambientali obbligatorie, da effettuare sui vari livelli di progettazione previste (preliminare, definitivo, esecutivo); progettazione urbanistica locale, piano di settore.

Al riguardo, infatti, al fine del perseguimento degli obiettivi del PST, è fatto obbligo agli Enti territoriali competenti di preporre 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. Nello specifico il PST definisce come detrattore ambientale generale:

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.*

Come misure preventive per impedire, ridurre e compensare eventuali pericoli o impatti negativi per l'ambiente è stata studiata una struttura progettuale fondata da obiettivi e criteri a totale vantaggio del sistema ambientale presente sulla costa dei trabocchi, in particolare le

indicazioni progettuali di metodo prevedono (così come già riportato al precedente punto 6 del presente Rapporto):

1) 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.

2) 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.

3) 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.

I criteri, invece, sono 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.

I criteri adottati e utilizzati per preventive, impedire, ridurre e compensare eventuali pericoli o impatti negativi per l'ambiente sono (così come già riportato al precedente punto 6 del presente Rapporto):

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.

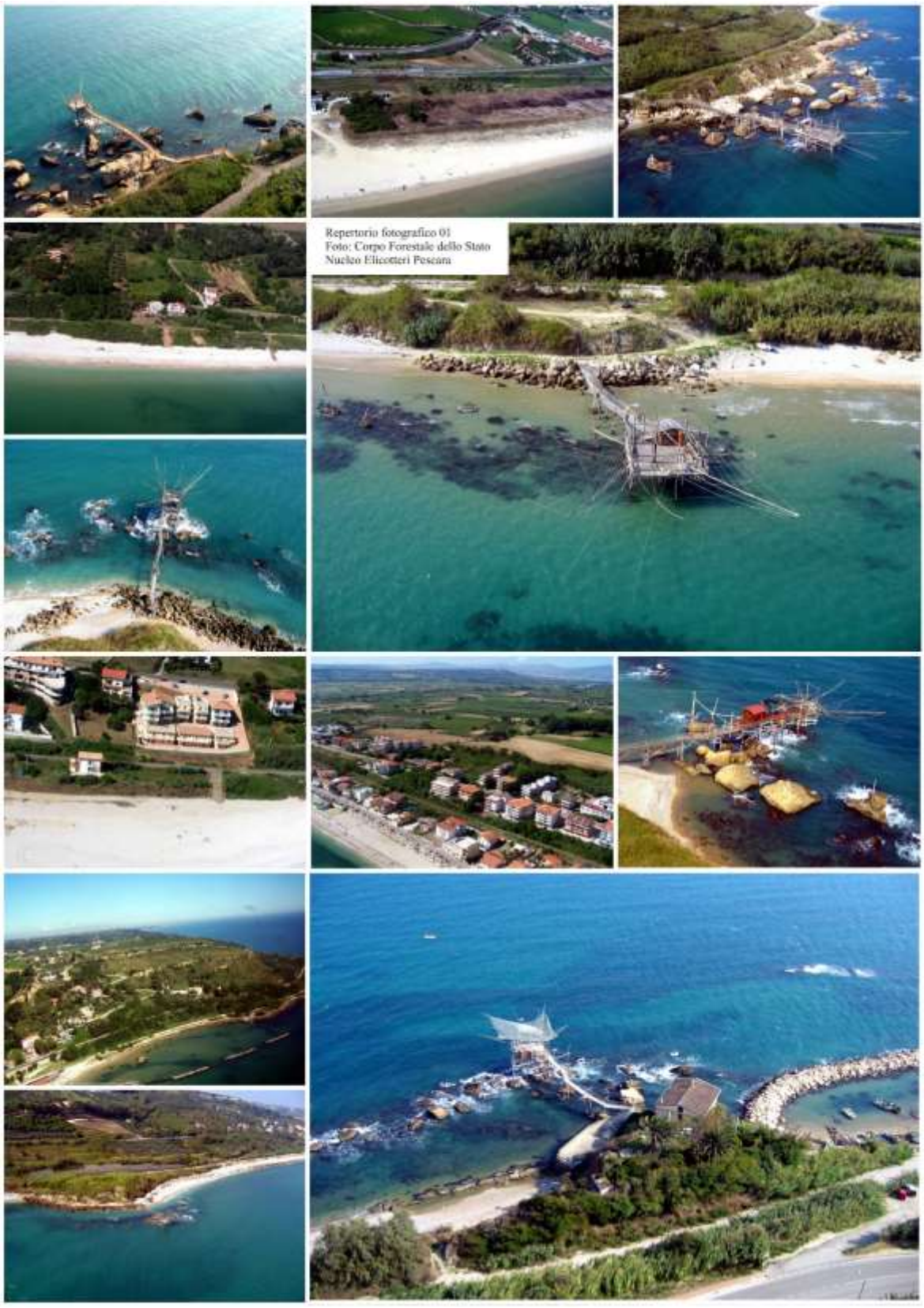
1.3. Valorizzazione del paesaggio con il recupero dei caratteri tipo-morfologici dell'edilizia rurale e con l'uso di materiali e colori tradizionali per le trasformazioni edilizie.
1.4. Limitazione dell'espansione edilizia a difesa degli insediamenti esistenti, del paesaggio e della vegetazione.
1.5. Uso di tecnologie e materiali correlati alla produzione energetica da fonti rinnovabili.
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 riparali 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.

Le sequenze del paesaggio costiero

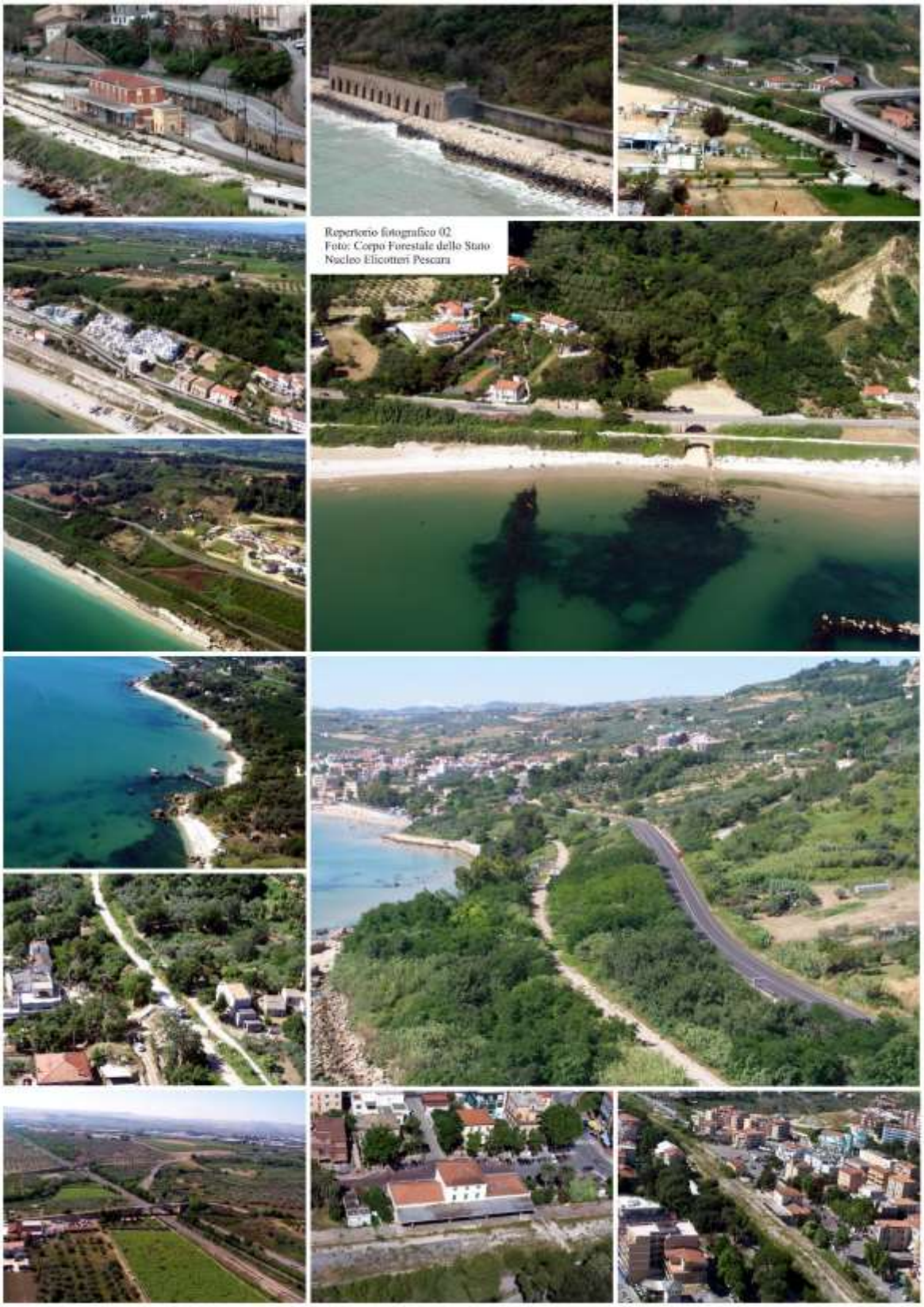
l'ambito di foce | il mare e il bosco | il mare e le colline coltivate

il mare e la campagna protetta | il mare, la spiaggia e il lido | il porto e la spiaggia

i trabocchi, le calette e le colline | i trabocchi, le calette e la città alta | il mare e l lido



Sezioni delle sequenze del paesaggio costiero.


Repertorio fotografico 02
Foto: Corpo Forestale dello Stato
Nucleo Elicotteri Pescara

Schemi esemplificativi di valorizzazione e salvaguardia ambientale in ambiti di interesse della costa dei trabocchi.

18 Repertorio delle osservazioni pervenute per il Rapporto preliminare correlato alla procedura VAS in itinere per il PST della Costa dei Trabocchi in argomento

Al Rapporto preliminare sono pervenute le seguenti osservazioni:

1 - WWF Italia Abruzzo;
2 - Legambiente Abruzzo;
3 - ARTA Abruzzo - Regione Abruzzo DPC002, DPC032;
4 - Sovrintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio;
5 - Comune di Fossacesia.

Le suddette osservazioni, pervenute tutte all'interno della tempistica prevista per norma, sono state prese in considerazione ed esaminate nei confronti sia del Rapporto preliminare pubblicato, sia della documentazione propria del PST (Relazione e Norme Tecniche di Attuazione). Il suddetto approccio si è reso necessario per garantire la maggiore coerenza all'interno del processo di progettazione in senso generale, ovvero, per garantire l'integrazione reale tra il processo VAS, la progettazione territoriale di area vasta e le rispettive documentazioni grafiche e dattiloscritte. Pertanto, si riportano di seguito gli esiti delle considerazioni contenute nelle suddette osservazioni in forma puntuale precisando che, laddove le stesse osservazioni sono riportate in forma discorsiva, non elencate in modo evidente, al fine di facilitate la lettura e l'efficacia del presente repertorio, comunque si è proceduto ad una individuazione di parti per singole controdeduzioni.

18.1 WWF Italia Abruzzo

a) Per quanto attiene i sistemi denominati via verde e corridoio verde, rigenerazione urbana delle Marine; sistema delle aree protette; sistema delle aree demaniali; sistema dei trabocchi; sistema delle aree agricole costiere e retrocostiere, come previsto nel Progetto speciale territoriale della fascia costiera (PSTFC) e come ripreso e sviluppato nel lavoro "Costa Teatina Sostenibile" (Co.Te.So.) fatto dalla scrivente Associazione con la Provincia di Chieti e l'Amministrazione Comunale di Torino di Sangro, è opportuno che alla base dei progetti strategici ci sia una integrazione in ottica ICZM (Gestione Integrata delle Zone Costiere) in linea 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, con la finalità di massimizzare gli usi costieri potenziali e minimizzare la conflittualità ambientale e inter-uso. Manca in tal senso un'analisi e un approfondimento in funzione della definizione e caratterizzazione degli ambiti dove intervenire per indirizzare gli interventi successivi;

Considerazione esaminata. Al riguardo, pur evidenziando che il tema della gestione integrata delle zone costiere è stata posta in evidenza al Punto 4 della Relazione Tecnica del PST, si è ritenuto opportuno procedere con una integrazione specifica dell'argomento. Quanto suddetto, al fine di rendere efficace l'intera struttura del PST, è stato completato con ulteriori specificazioni sia al Punto 4 della citata Relazione tecnica, sia al Punto 5.1 dell'art. 5 delle Norme Tecniche di Attuazione NTA dello stesso PST.

b) all'interno del quadro generale come elementi da considerare, di cui non si trova traccia tra i documenti valutati e presi a riferimento nelle analisi di contesto, dovrebbero essere considerate le indicazioni derivanti dalle Linee Guida e del 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) Breil et al., "Impatti del cambiamento climatico sulle zone costiere: Quantificazione economica di impatti e di misure di adattamento – sintesi di risultati e indicazioni metodologiche per la ricerca futura" (2007);
Considerazione esaminata. L'insieme delle azioni previste all'interno del PST è riconducibile, come evidenziato nel Rapporto preliminare, così come nella Relazione Tecnica unitamente alle correlate NTA, a due macro unità progettuali: i progetti strategici propri del PST (perché promossi e descritti dallo stesso PST) e l'insieme delle azioni future scaturenti dai piani locali (PRG e PRE) e relativi piani attuativi. I progetti strategici sono in parte in fase di completamento, come la Via Verde, e il Corridoio verde. In parte da definire, a partire dall'avvio di processi procedurali complessi che ricomprendono anche la progettazione architettonica e urbanistica dei luoghi indagati (come nel caso del recupero delle ex stazioni ferroviarie, della valorizzazione della ss16, nuovi parcheggi, rigenerazione delle marine, piani demaniali marittimi). Pertanto, si precisa che la considerazione in argomento è valida ed è acquisita come criterio di progettazione per ogni azione afferente alla Costa dei Trabocchi. Si è ritenuto opportuno, quindi, intervenire con una duplice specifica esplicitazione, sia all'interno degli obiettivi di qualità e dei criteri di intervento di cui al Punto 5 della Relazione Tecnica del PST, sia all'interno dei criteri di intervento riportati al Punto 6.1 dell'art. 6 delle NTA del PST. Tale integrazione e specificazione tende verso la finalità condivisa di rendere il PST, nella sua complessità, efficace e sostenibile per ogni progetto previsto e scaturente dalle azioni degli enti locali, nonché, oltremodo da possibili interventi futuri di iniziativa pubblico/privata e privata.

c) in particolare non si rinviene, per quanto attiene il sistema delle aree protette, il dettaglio di come si strutturerà il Piano/Programma di coordinamento delle aree protette (previsto dal citato art. 4, commi 1 e 2, della L.R. n. 05/2007) che a nostro avviso dovrebbe partire dall'integrazione e messa a sistema dei Piani d'Assetto Naturalistici delle Riserve Naturali Regionali, dei Piani di Gestione dei Siti Natura 2000 presenti (ormai ZSC e non più SIC) in modo coerente e in senso attuativo rispetto alle misure di conservazione sito specifiche contenute delle D.G.R. indicate nel D.M. Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare 28 dicembre 2018 (pubblicato su GU Serie Generale n.19 del 23-01-2019) che contestualmente ha designato come ZSC i SIC presenti e considerati nel PST.
Considerazione esaminata. Al riguardo si precisa che le aree protette sono aderenti e poste in prossimità delle aree agricole, le quali, nell'ambito della Costa dei Trabocchi in particolare, assumono un carattere fondante per la costituzione del paesaggio litoraneo costiero e retrocostiero, unitamente alla costituzione della ineludibile continuità ambientale. Pertanto, il PST pone l'obiettivo condiviso di sottoporre ogni intervento locale e sovralocale a studi e indagini specifiche per analizzare in dettaglio la frammentazione ecologica e la connettività dei frammenti a naturalità maggiore. Inoltre, come le azioni in essere possano avere l'obiettivo della riconnessione, dal punto di vista ecologico, ripristinando l'interconnessione tra gli ecosistemi (in ottica di rete ecologica) non solo in senso trasversale alla linea di costa, ma anche in senso longitudinale. Quanto suddetto per concretizzare il reale contenimento del consumo di suolo e la valorizzazione del sistema ambientale e paesaggistico percepito (già residuale). Al fine di agevolare i principi sopra esposti e perseguire, pertanto, con efficacia finalità e obiettivi condivisi, si è ritenuto opportuno procedere con una specifica integrazione della considerazione in argomento all'interno del Punto 7.3 della Relazione Tecnica (Il

sistema delle aree protette): il PST promuove la strutturazione del Piano/Programma di coordinamento delle aree protette (previsto dal citato art. 4, commi 1 e 2, della L.R. n. 05/2007) a partire dall'integrazione e messa a sistema dei Piani d'Assetto Naturalistici delle Riserve Naturali Regionali, dei Piani di Gestione dei Siti Natura 2000 presenti (ormai ZSC e non più SIC) in modo coerente e in senso attuativo rispetto alle misure di conservazione "sito" specifiche contenute delle D.G.R. indicate nel D.M. Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare 28 dicembre 2018 (pubblicato su GU Serie Generale n.19 del 23-01-2019) che contestualmente ha designato come ZSC i SIC presenti e considerati nel PST.
Si porta in evidenza, inoltre, che la stessa considerazione potrà essere ulteriormente trattata in fase di valutazione di incidenza VINCA.

d) in tal senso è necessario, partendo dal lavoro fatto per le aree agricole, analizzare in dettaglio la frammentazione ecologica e la connettività dei frammenti a naturalità maggiore con l'obiettivo di riconnettere dal punto di vista ecologico, deframmentando e ripristinando la connettività tra gli ecosistemi e degli agro-ecosistemi, in ottica di rete ecologica non solo in senso trasversale, ma anche in senso longitudinale, individuando gli interventi puntuali, lineari e areali che vanno messi a sistema con gli altri progetti strategici;
Considerazione esaminata. Al riguardo, il PST riporta un'importante interpretazione descrittiva dei luoghi indagati utile alla definizione di linee guida e criteri di intervento coerenti con l'approccio progettuale del PST. Ovvero, appartenente ai progetti di area vasta e della pianificazione del territorio. Questo è posto in evidenza a partire dagli elaborati grafici di progetto (3a, 3b, 3c, 4). Trattasi del sistema degli Ambiti di tutela e salvaguardia ambientale, e del sistema degli ambiti litoranei e costieri connotati prevalentemente da vegetazione spontanea e degli spazi aperti. Su questi sistemi, strutturati in scala grafica con rapporto 1:25.000, sono stati trasposti gli elementi di criticità esistenti sul territorio. L'insieme costituisce di fatto una visione della connettività della naturalità, e sua frammentazione, nel contesto dell'ambito territoriale della Costa dei Trabocchi; sono comprese le aree agricole costiere e retrocostiere. Tuttavia, la suddetta considerazione è presa in carico per mezzo di opportuna integrazione sia nella Relazione Tecnica del PST al Punto 7.3 "Sistemi progettuali integrati" unitamente, sia al Punto 10 dell'art. 26 delle NTA: Per effetto della prevalente prossimità e/o aderenza delle aree agricole costiere rispetto alle aree protette, il PST pone l'obiettivo condiviso di sottoporre ogni intervento locale e sovralocale ricadente nelle suddette aree agricole (aderenti e poste in prossimità delle aree protette, ovvero, nel raggio di influenza delle azioni previste) a studi e indagini specifiche per analizzare in dettaglio la frammentazione ecologica e la connettività dei frammenti a naturalità maggiore. Gli stessi studi dovranno considerare la riconnessione delle aree frammentate dal punto di vista ecologico, deframmentando e ripristinando la connettività tra gli ecosistemi (anche agro-ecosistemi) in ottica di rete ecologica. Questo in senso trasversale e longitudinale rispetto alla linea di costa, anche per il contenimento del consumo di suolo, e per la valorizzazione del sistema ambientale e paesaggistico percepito in senso generale.

e) in relazione alle aree parcheggio, sottolineando la necessità primaria di non prevedere nuovi parcheggi lungo o nei pressi della Via Verde, oltre agli esistenti e individuati nel PST (art. 20, comma 3) che vanno sicuramente migliorati e adeguati alle linee indicate nell'articolo stesso, si ritiene che eventuali altri parcheggi che saranno necessari dovranno essere subordinati alle effettive esigenze legate ad un'analisi dei flussi e successivi alla riorganizzazione e alla ottimizzazione dell'esistente, ripensando 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 dovrebbero essere individuati nelle aree già antropizzate, in prossimità dei centri urbani collinari, in modo da collegare in maniera congruente questi parcheggi di scambio con la Via Verde con percorsi di mobilità lenta o con navette con trazione elettrica;
Considerazione esaminata. Nel caso specifico della costa dei trabocchi, il parcheggio di interscambio è necessario per consentire di percorrere la via verde in modo lento e non motorizzato (la percorrenza della via verde è consentita esclusivamente alle bici, bici elettriche e similari, oltre che ai mezzi di soccorso e sorveglianza), senza congestionare le aree di prossimità al percorso ciclopedonale con le automobili, e soprattutto senza generare condizioni di carico e/o di stress per le aree verdi, di ogni genere, con particolare riferimento alle aree afferenti al corridoio verde; aderenti al corridoio verde; adiacenti al corridoio verde; afferenti al sistema delle aree protette della costa teatina. Al riguardo, il PST individua n. 12 parcheggi pubblici di interscambio (esistenti) in posizioni privilegiate dell'intero tratto della costa dei trabocchi, da Ortona a Vasto Marina (Tav. 3a, 3b, 3c, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13), questo per garantire un accesso alla via verde gradevole e facilitato. Tutti i parcheggi individuati, come suddetto, sono esistenti, 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. Altri nuovo parcheggi di interscambio modale possono essere previsti all'interno della strumentazione urbanistica locale di riferimento per ogni amministrazione comunale afferente alla costa dei trabocchi. Tuttavia, si ritiene utile specificare quanto indicato nella considerazione in argomento anche nella Relazione Tecnica del PST al Punto 7.2 così come nelle NTA (comma 5, Art. 20).

f) per quanto riguarda "L'organismo unitario di gestione" previsto nell'art. 12, comma 4 delle NTA si ritiene che sia opportuno che sia in forma di consorzio o altra forma (SpA) è importante che resti al 100% pubblico e che preveda, attraverso un Forum dei portatori d'interesse con modalità di funzionamento dei Forum di Agenda 21 Locale, la partecipazione dei portatori d'interesse e dei cittadini, dando la possibilità di essere parte integrante e attiva del processo e dei progetti di recupero e valorizzazione della Via Verde, del Corridoio Verde e della gestione delle Stazioni recuperate, per animarne la programmazione e far convergere e rendere sinergiche le iniziative pubbliche e private verso l'orizzonte della sostenibilità e dell'integrazione nello spirito di crescita e costruzione della Comunità ospitante;
Considerazione esaminata. Al fine di garantire azioni coerenti con le caratteristiche e le esigenze dei luoghi esaminati, si condivide la possibilità di favorire forme di gestione unitaria anche come esposte nella sopra riportata considerazione. Pertanto, il PST assume tale indicazione di efficacia procedurale (per l'operatività sul territorio) con specifica integrazione all'interno del comma 5 dell'art. 12 delle NTA.

g) come indicazione per quanto riguarda gli insediamenti e le strutture per la fruizione turistica negli stabilimenti balneari (art. 25) si ritiene che debbano essere indicate come riferimento e 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) al fine di prendere atto che, oltre ad un minore impatto paesaggistico e ambientale, le strutture con tali tipologie rappresentano, in particolare in quelle rimovibili e smontabili a fine stagione, un adattamento attivo all'ingressione marina in essere, aggravata dai Cambiamenti Climatici;

Considerazione esaminata. Per la sostenibilità ambientale e paesaggistica delle azioni possibili sulla Costa dei Trabocchi, con specifico riferimento alla fruizione turistica negli stabilimenti balneari, si condivide l'utilità di indicare, quale riferimento metodologico, l'insieme delle linee guida proposte al Punto 7.4 della Relazione Tecnica, nonché, oltremodo, al comma 5 Art. 24 delle NTA del PST.

h) infine rispetto al PMM (Piano misure di monitoraggio) e al piano di monitoraggio VAS si chiede di inserire negli indicatori da considerare e valutare i seguenti:
1. n° di specie uccelli in direttiva uccelli/n° di uccelli totali;
2. n° specie e distribuzione di micromammiferi;
3. Indice di Frammentazione Ecologica;
4. Superficie totale di habitat in direttiva recuperati;
5. n° di sottopassi per fauna selvatica realizzati;
6. % di attuazione degli interventi previsti nei PAN delle Riserve Regionali;
7. % di attuazione degli interventi previsti nei Piani di Gestione dei Siti Natura 2000;
8. Intrusione del cuneo salino;
9. n° Stabilimenti balneari con certificazione ambientale/n° stabilimenti balneari totali;
10. n° di attività turistiche con certificazione ambientale/n° attività turistiche totali.
Considerazione esaminata. Indicatori integrati all'insieme definito al seguente Punto 19 del presente Rapporto ambientale.

18.2 Legambiente Abruzzo
a) manca una visione attenta e necessaria al tema dell'emergenza climatica in atto. Tra l'altro, la foce del fiume Sangro (Fossacesia), situata nel cuore della Costa dei trabocchi, è una delle aree individuate dall'Enea tra le aree costiere italiane a rischio inondazione per l'innalzamento del Mar Mediterraneo sia a causa dei cambiamenti climatici che delle caratteristiche geologiche della nostra penisola entro fine secolo. Né si trovano riferimenti alle Linee Guida e del Profilo Climatico del Piano di adattamento ai Cambiamenti Climatici della Regione Abruzzo (D.G.R. n. 308/2015).
Considerazione esaminata. L'insieme delle azioni previste all'interno del PST è riconducibile, come evidenziato nel Rapporto preliminare, così come nella Relazione Tecnica del PST unitamente alle correlate NTA, a due macro unità progettuali: i progetti strategici propri del PST (perché promossi e descritti dallo stesso PST) e l'insieme delle azioni future scaturenti dai piani locali (PRG e PRE) e relativi piani attuativi. I progetti strategici sono in parte in fase di completamento, come la Via Verde, e il Corridoio verde. In parte da definire, a partire dall'avvio di processi procedurali complessi che ricomprendono anche la progettazione architettonica e urbanistica (come nel caso del recupero delle ex stazioni ferroviarie, della valorizzazione della ss16, nuovi parcheggi, rigenerazione delle marine, piani demaniali marittimi). Pertanto, si precisa che la considerazione in argomento è ritenuta utile ed è acquisita come criterio di progettazione per ogni azione afferente alla Costa dei Trabocchi. Si è ritenuto opportuno, quindi, intervenire con una duplice specifica esplicitazione, sia all'interno degli obiettivi di qualità e dei criteri di intervento di cui al Punto 5 della Relazione Tecnica del PST, sia all'interno dei criteri di intervento riportati al comma 6.1 dell'art. 6 delle NTA del PST. Tale integrazione e specificazione tende verso la finalità condivisa di rendere il PST, nella sua complessità, efficace e sostenibile per ogni progetto previsto e scaturente dalle azioni degli enti locali, nonché, oltremodo da possibili interventi futuri di iniziativa pubblico/privata e privata.

b) dal punto turistico manca un vero orientamento alla sostenibilità. Si è fermi ancora all'idea di un turismo "mare" dimenticando qualsiasi 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".
Considerazione esaminata. Tra gli obiettivi dei succitati disciplinari si rintraccia quello di individuare il cicloturismo quale prodotto prioritario da sviluppare a partire dal 2020 per il posizionamento della Destinazione Abruzzo nel mercato turistico; questo al fine (finalità principale) di caratterizzare la Regione Abruzzo come una destinazione del turismo attivo e sostenibile. Inoltre, a tra gli obiettivi specifici si evidenzia quello di: favorire l'innovazione ambientale del settore turistico; promuovere strategie di turismo sostenibile; l'innalzamento qualitativo dell'esperienza turistica; creare un valore aggiunto all'offerta ricettiva turistica regionale; creare un prodotto turistico; supportare le strutture ricettive e indotto. Al riguardo, appare doveroso, quanto estremamente corretto, portare all'attenzione collettiva che il PST Costa dei Trabocchi sviluppa con efficacia tali obiettivi rimanendone sempre coerente. È sufficiente osservare quanto strutturato per il completamento della Via Verde e del relativo Corridoio verde (di cui alla L.R. 30 marzo 2007, n. 5) proprio per elevare un percorso ciclopedonale a sistema di connessione ambientale, nonché oltremodo, ad esperienza di attraversamento di autenticità locali sotto il profilo ambientale e paesaggistico. Tale sistema è integrato dal PST anche con un sistema ciclopedonale perpendicolare alla costa, con il recupero dell'ex tracciato della Ferrovia Sangritana da San Vito Chietino verso la Lanciano, Castel Frentano e la Valle del Sangro.
Il PST è pensato per sostenere e facilitare gli interventi di trasformazione urbana e territoriale (nella sua accezione complessa) intorno alla "via verde", a partire dalla fruizione e dalla godibilità della stessa infrastruttura unitamente al recupero delle stazioni ferroviarie dismesse, con un'azione di pianificazione estesa all'intero ambito costiero (si trascende la linea di costa per il coinvolgimento ineludibile delle aree aderenti e di prossimità che concorrono alla buona percezione dell'identità e autenticità della costa dei trabocchi). Inoltre, l'obiettivo del PST è la rigenerazione territoriale della costa dei trabocchi che è possibile a partire da una nuova idea di territorio basata sulla valorizzazione del sistema ambientale esistente, ma ad oggi dal carattere frammentario e sulla valorizzazione delle vocazioni turistiche del territorio per un turismo di qualità compatibile col sistema ambientale. Quanto sinteticamente riportato si rintraccia sia nella Relazione Tecnica del PST, sia nella normativa tecnica NTA (proprio per garantirne l'efficacia di concretizzazione) e costituiscono a tutti gli effetti elementi di continuità applicativa (passaggio all'azione concreta) derivanti da una matrice di coerenza progettuale di straordinaria pertinenza.
Di fronte all'affermazione di un "progetto fermo sull'idea del turismo mare" si porta in ulteriore evidenza (Punto 2 della RT del PST) che il progetto speciale in oggetto si riferisce ad un ambito costiero "la Costa dei Trabocchi" dove inevitabilmente la componente mare è prioritaria rispetto ad altri elementi del territorio. Tuttavia, il PST Costa dei Trabocchi sostiene la nuova idea di territorio fondata sulla valorizzazione di elementi naturali e artificiali esistenti e messi a sistema, e permette di riconsiderare e percepire il territorio in una moderna chiave di lettura attraverso la percorrenza lenta ricca di esperienze legate alla storia, alla cultura, agli usi di queste zone costiere. Tale idea di territorio può essere concretizzata a partire da delle operazioni motrici che strutturano la proposta progettuale unitaria del PST, operazioni queste riconosciute in progetti strategici separati ma strettamente connessi soprattutto dalla Via Verde:

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

Tali progetti sono considerati strategici in quanto prioritari per la rigenerazione del territorio e capaci di innescare e moltiplicare processi anche spontanei di sviluppo sostenibile. Rientrano, inoltre, all'interno di un quadro di coerenza condiviso, "la visione guida" perché progetti, interventi, azioni in corso e azioni future, eterogenee tra di loro promosse da differenti soggetti pubblici e privati, sono coerenti cioè vanno nella stessa direzione dei progetti strategici proposti e sostengono gli stessi scenari del mutamento. Infine, l'osservazione della cartografia di progetto, attinente, peraltro, ad una metodologia disciplinare propria della pianificazione strategica di area vasta (Tav. 3a, 3b, 3c, 4, 5 del PST), mostra con adeguata accuratezza come il PST integra parti, elementi e collettività dell'intero ambito costiero e retrocostiero senza limitarsi ad una prospezione sulla linea di costa.

c) Sostenibilità debole pure sul tema della mobilità. Si parla della SS16 come strada panoramica da valorizzare e come infrastruttura Bike Friendly insieme a parcheggi di scambio senza una vera visione dell'intermodalità treno-bici-bus. Mancano riferimenti al progetto TrabocchiMOB che rappresenta una sperimentazione pilota della stessa regione Abruzzo che prova a ragionare su un'intermodalità vera (https://costadeitrabocchimob.it/). Manca un vero ragionamento su un piano della mobilità sostenibile della Costa dei trabocchi.

Considerazione esaminata. La relazione tecnica del PST chiarisce con determinazione l'importanza del sistema dei parcheggi di interscambio modale al Punto 7.2 e pone lo stesso tema tra i progetti strategici da sostenere e portare a compimento. Tale approccio è confermato dalla codificazione di suddetti obiettivi nell'art. 20 delle norme tecniche di attuazione NTA del PST (Parcheggi pubblici di interscambio modale). Tuttavia, l'esperienza *Trabocchi MOB,* proprio per la sua coerenza e validità con le finalità del PST, è acquisita nella documentazione del PST come integrazione della Relazione Tecnica e relativo art. 20 delle norme tecniche NTA.

d) Le priorità di recupero delle vecchie stazioni e valorizzazione della struttura ciclabile della Via Verde mancano di un inquadramento dentro una dimensione turistica sostenibile con una vera valorizzazione cicloturistica del territorio, uscendo dalla rincorsa di interventi frammentati e rispondenti a meri interessi localistici. E ne vengono tenuti in considerazione gli interventi territoriali di valorizzazione del territorio ciclabile della Costa dei Trabocchi, come quelli operati dal GAL e camera di commercio CH-PE.

Considerazione esaminata. Punto soddisfatto in occasione delle precedenti considerazioni esaminate (a, b, c). Tuttavia, si precisa che le buone pratiche attivate e da attivare da parte di Enti, associazioni, gruppi e collettività (nelle sue modalità previste per legge) sono comunque a vantaggio del perseguimento degli obiettivi di rigenerazione territoriale del PST in oggetto, e pertanto, sono incluse, non escluse, dai processi di valorizzazione sostenute nel progetto.

e) E' vero che "il corridoio verde, nella sua interezza e complessità, è un serbatoio di naturalità residuale altamente significativo da rappresentare un patrimonio di risorse naturali identitarie" ma "il valore e l'attrattività di tale patrimonio deve necessariamente..." essere preservato e consentire si "l'atterraggio delle economie generate sul territorio retrostante" ma in un'ottica di piena sostenibilità delle stesse di una programmazione unitaria ed integrata e di stop al consumo di suolo.

Considerazione esaminata. Come argomentato in occasione delle precedenti considerazioni, la lettura del PST, nella sua complessità, riconduce inevitabilmente ad un approccio unitario. La stessa Via Verde, con il corridoio verde, è elemento di progettazione unitaria ed integrata. La Visione Guida unitamente al Palinsesto Territoriale (Tav. 4 e 5 del PST) costituiscono strumenti di interpretazione descrittiva e progettuale dell'ambito costiero in ottica unitaria e uniforme, ovvero, connettono elementi lineari, areali e puntuali di diversa natura ma strettamente correlati. L'impegno progettuale del PST, inoltre, trascende la singola individuazione di progetti ideali. Infatti, il passaggio avviene per mezzo di una importante azione di codificazione delle scelte progettuali condivise in norme tecniche integrate. L'intero lavoro è strutturato su di una logica unitaria affinché progetti, interventi, azioni in corso e azioni future, eterogenee tra di loro promosse da differenti soggetti pubblici e privati, siano coerenti cioè vadano nella stessa direzione dei progetti strategici proposti e sostengano gli stessi scenari del mutamento unitario. Questo significa che, attraverso le indicazioni del PST (criteri, linee guida e norme tecniche), ogni singolo progetto (PRG, PRE, Piani attuativi, progetti di valorizzazione del territorio di varia natura e consistenza), anche se realizzati per parti, comunque nel tempo (medio e lungo periodo) restituiscono una unità ragionata e condivisa a vantaggio della qualità e sostenibilità dell'ambito costiero.

Per quanto attiene, invece, alla considerazione finale circa lo stop al consumo di suolo, si precisa che il PST nella sua interezza e complessità (progetti strategici, linee guida e criteri di intervento) è impostato sulla limitazione del consumo suolo a partire dalla Via Verde e corridoio verde fino alle aree agricole retrocostiere (art. 26 delle NTA del PST; Punto 16 del presente Rapporto ambientale).

f) Anche dal punto di vista del sistema delle aree agricole costiere e retrocostiere, a nostro avviso va impostato un orientamento sui nuovi obiettivi che la Commissione europea ha adottato con il Piano d'azione per la produzione biologica.

Considerazione esaminata. Nel marzo 2021 la Commissione ha varato un piano d'azione per l'agricoltura biologica per l'Unione europea. Il piano d'azione mira a conseguire l'obiettivo del Green Deal europeo di destinare il 25% dei terreni agricoli all'agricoltura biologica entro il 2030. Tale obiettivo è assunto nel PST al comma 11, art. 26 NTA.

g) È importante ricordare la necessità di includere la procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale (Vinca) del PST, in quella prevista per la VAS, analizzare in dettaglio la frammentazione ecologica e la connettività dei frammenti a naturalità maggiore con l'obiettivo di riconnettere dal punto di vista ecologico, deframmentando e ripristinando la connettività tra gli ecosistemi e degli agro-ecosistemi, in ottica di rete ecologica.

Considerazione esaminata. Il processo procedurale per la redazione della Valutazione di Incidenza Ambientale (Vinca) è in fase di attivazione da parte dei relativi Dipartimenti di competenza ambientale della Regione Abruzzo.

18.3 ARTA

a.1) In merito alla descrizione delle caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate, contenuta nel capitolo 5, si ritiene che la stessa debba essere approfondita nel successivo rapporto ambientale, ponendo in evidenza le possibili interazioni dirette ed indirette delle azioni del PST sulle aree di valore ambientale, anche al fine di individuare specifiche azioni di mitigazione e compensazione. Inoltre, dovranno essere descritte le caratteristiche dei luoghi dove ciascun intervento troverà attuazione.

Considerazione esaminata. 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). Quanto sopra riportato evidenzia la natura di salvaguardia del PST nei confronti del sistema ambientale presente. Ovvero, il PST promuove azioni di protezione dell'ambiente unitamente a progetti strategici ad essi coerenti.

L'ambito territoriale interessato dal PST è costituito dall'insieme dei comuni (limiti amministrativi) afferenti alla costa dei trabocchi (da Ortona a Vasto compreso Villalfonsina che non ha affaccio diretto sul mare). Trattasi di ambiti in cui l'ambiente naturale è fortemente caratterizzato dalla presenza del mare unitamente agli ambienti di foce (fluviali e torrentizi), e alle retrostanti colline litoranee costiere e retrocostiere. Queste ultime, in particolare, sono caratterizzate da un ambiente naturale trasformato per la presenza importante delle pratiche agricole (vigneto e uliveto con scarsa presenza di seminativo arborato). Pertanto, oltre ai centri storici (quasi tutti di crinale) e relative borgate a mare (le marine), l'ambiente naturale è fortemente condizionato dal mare e dalla pratica agricola.

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

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

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

I progetti strategici del PST sono:

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

Le aree di valore dell'ambito territoriale della Costa dei Trabocchi oggetto di rigenerazione ambientale e paesaggistica da parte del PST sono:

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

(il sistema delle aree protette della costa teatina di cui alla L.R. 30 marzo 2007, n. 5).

M1. Matrice delle interazioni tra Progetto strategico e aree di valore ambientale.

Corridoio verde e Via Verde

Infrastruttura di connessione ambientale posta in corrispondenza delle aree ferroviarie dismesse. L'ambito è caratterizzato dal suo sviluppo longitudinale parallelo alla linea di costa e attraversa tutti gli ambienti della cimosa costiera da Ortona a Vasto marina per circa 40 km in modo ininterrotto (sono escluse alcune porzioni individuabili in località Lago Dragoni nel Comune di Torino di Sangro perché interessate da movimenti franosi ed erosione marina). Mentre la Via Verde è costituita dal percorso ciclopedonale in fase di completamento realizzato sull'ex sedime dei binari ferroviari, il Corridoio verde è costituito da tutte le aree ferroviarie dismesse poste a monte e a valle della stessa Via Verde, e attraversa la Riserva di Punta Acquabella nel Comune di Ortona, il Sito di protezione proprio delle riserve naturali San Giovanni in Venere nel Comune di Fossacesia, parte della ZSC della foce del Sangro nel Comune di Torino di Sangro, la Riserva di Punta Aderci a Vasto. Le caratteristiche prevalenti dei luoghi di intervento sono pertanto quelle appartenenti ai grandi valori ambientali e paesaggistici degli ambienti costieri connessi, integrati e fruibili in modo ecosostenibile. E sono quasi del tutto prive di elementi antropici (ad esclusione dei manufatti necessari per l'esercizio della linea ferroviaria come gallerie e ponti).

Area di valore ambientale (riserva comprensiva di ZSC)	**Impatto negativo sul sistema ambientale e paesaggistico**	**Livello di interazione**	**Livello di valorizzazione e salvaguardia del sistema percettivo ambientale e paesaggistico**	**Effetto Cumulativo indesiderato degli interventi**	**Rischio di frammentazione del sistema ambientale e paesaggistico**
Riserva dei Ripari di Giobbe	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Punta dell'Acquabella	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	BASSO	NULLO
Riserva della Fosso delle Farfalle	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Sito di	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	BASSO	NULLO

protezione proprio delle riserve naturali San Giovanni in Venere					
Riserva della Lecceta Torino di Sangro	NULLO	DIRETTO per ZSC indiretto per RISERVA	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva di Punta Aderci	BASSO	DIRETTO	MOLTO ALTO	BASSO	NULLO
Riserva del Bosco di Don Venanzio	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Marina di Vasto	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Boschi ripariali del Fiume Osento	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Punta Penna	NULLO	DIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO

M2. Matrice delle interazioni tra Progetto strategico e aree di valore ambientale.

Stazioni ferroviarie dismesse

Sono quattro manufatti esistenti ricadenti all'interno del Corridoio verde e della Via Verde di cui alla precedente Matrice M1. Sono individuabili, come noto, da nord verso sud:

- in prossimità della borgata a mare del Comune di San Vito Chietino (la ex stazione affaccia direttamente sul mare, è posta su di un piano rialzato protetto da barriere radenti contro l'aggressione dell'erosione costiera). Alle sue spalle è posta la strada statale Adriatica ss16 unitamente all'abitato;
- in prossimità del borgo di Fossacesia Marina avente (il luogo ha le stesse caratteristiche geomorfologiche del precedente con differenze riconducibili prevalentemente ai caratteri

architettonici dei manufatti, così come rappresentato nelle apposite schede riportate nella Relazione Tecnica e nelle NTA del PST);

- in prossimità del borgo marino di Torino di Sangro (in questo caso il sito della ex stazione è caratterizzato, oltre che dalla presenza del mare a cui si interpone una linea di edificato, dalla retrostante Riserva regionale della Lecceta di Torino di Sangro. Trattasi di una connotazione altamente caratterizzante, come di unicità nell'insieme del contesto territoriale di riferimento, è un ambito in cui la natura è protetta. Il recupero del manufatto architettonico costituisce elemento di valorizzazione sostenibile e promozione dei valori ambientali e paesaggistici presenti);

- in prossimità dell'ambito urbano di Vasto Marina (trattasi dell'unico sito esterno a contesti naturali perché localizzato in ambito urbano compatto, strutturato e definito).

Area di valore ambientale (riserva comprensiva di ZSC)	**Impatto negativo sul sistema ambientale e paesaggistico**	**Livello di interazione**	**Livello di valorizzazione e salvaguardia del sistema percettivo ambientale e paesaggistico**	**Effetto Cumulativo indesiderato degli interventi**	**Rischio di frammentazione del sistema ambientale e paesaggistico**
Riserva dei Ripari di Giobbe	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Punta dell'Acquabella	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Fosso delle Farfalle	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Sito di protezione proprio delle riserve naturali San Giovanni in Venere	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	BASSO	NULLO
Riserva della Lecceta Torino di Sangro	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	MEDIO pressione antropica e	NULLO

				parcheggi	
Riserva di Punta Aderci	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Riserva del Bosco di Don Venanzio	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Marina di Vasto	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Boschi ripariali del Fiume Osento	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Punta Penna	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO

M3. Matrice delle interazioni tra Progetto strategico e aree di valore ambientale.

Strada panoramica Statale Adriatica ss16

Come per la Via Verde e il Corridoio verde, è caratterizzata dal suo sviluppo longitudinale parallelo alla linea di costa e attraversa tutti gli ambienti della cimosa costiera da Ortona a Vasto marina per circa 40 km in modo ininterrotto. La strada si distacca dalla linea di costa solo in corrispondenza dei Ripari Bardella del Comune di Ortona e del Lido di Casalbordino fino a Punta Vignola del Comune di Vasto. Pertanto, la sua caratterizzazione è rintracciabile, come per il Corridoio verde, da una forte presenza di naturalità con brani urbani (lidi) identitari. La messa in sicurezza e l'attrezzamento della strada per una fruizione attenta della costa costituisce, a tutti gli effetti, un'azione di rigenerazione e salvaguardia del sistema paesaggistico presente e percepibile.

Area di valore ambientale (riserva comprensiva di ZSC)	**Impatto negativo sul sistema ambientale e paesaggistico**	**Livello di interazione**	**Livello di valorizzazione e salvaguardia del sistema percettivo ambientale e paesaggistico**	**Effetto Cumulativo indesiderato degli interventi**	**Rischio di frammentazione del sistema ambientale e paesaggistico**
Riserva dei	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO

Ripari di Giobbe					
Riserva della Punta dell'Acquabella	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Fosso delle Farfalle	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Sito di protezione proprio delle riserve naturali San Giovanni in Venere	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Lecceta Torino di Sangro	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva di Punta Aderci	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Riserva del Bosco di Don Venanzio	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Marina di Vasto	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Boschi ripariali del Fiume Osento	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Punta Penna	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO

M4. Matrice delle interazioni tra Progetto strategico e aree di valore ambientale.

Valorizzazione del Sistema delle aree protette

(il sistema delle aree protette della costa teatina di cui alla L.R. 30 marzo 2007, n. 5)

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

Area di valore ambientale (riserva comprensiva di ZSC)	**Impatto negativo sul sistema ambientale e paesaggistico**	**Livello di interazione**	**Livello di valorizzazione e salvaguardia del sistema percettivo ambientale e paesaggistico**	**Effetto Cumulativo indesiderato degli interventi**	**Rischio di frammentazione del sistema ambientale e paesaggistico**
Riserva dei Ripari di Giobbe	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Punta dell'Acquabella	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Fosso delle Farfalle	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Sito di protezione proprio delle riserve naturali San Giovanni	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO

in Venere					
Riserva della Lecceta Torino di Sangro	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva di Punta Aderci	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva del Bosco di Don Venanzio	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Marina di Vasto	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Boschi ripariali del Fiume Osento	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Punta Penna	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO

M5. Matrice delle interazioni tra Progetto strategico e aree di valore ambientale.

Sistema delle aree demaniali

È costituito da tutte le aree demaniali marittime comunali, pertanto, poste tra il mare e le retrostanti aree comunali esterne al demanio, ovvero, interne alla gestione della strumentazione urbanistica locale e sovralocale. In alcuni casi le stesse aree demaniali ricadono anche all'interno della delimitazione delle riserve regionali, nonché ZSC. Qui il Piano di Gestione costituisce lo strumento urbanistico e di salvaguardia ambientale di riferimento (Riserva dei Ripari di Giobbe nel Comune di Ortona; Riserva della Punta dell'Acquabella nel Comune di Ortona; Sito di protezione proprio delle riserve naturali San Giovanni in Venere (Fossacesia); Riserva di Punta Aderci a Vasto, istituita con L.R. 20 febbraio 1998, n. 9; Riserva della Marina di Vasto nel Comune di Vasto - ZSC IT7140109); Punta Penna - ZSC IT 7140108 (Vasto). A differenza della costa teramana e pescarese è caratterizzata dalla presenza prevalente di costa con scogli naturali, faraglioni, spiaggia ghiaiosa e ciottolosa, costa alta, promontori.

Area di valore ambientale (riserva comprensiva di ZSC)	Impatto negativo sul sistema ambientale e paesaggistico	Livello di interazione	Livello di valorizzazione e salvaguardia del sistema percettivo ambientale e paesaggistico	Effetto Cumulativo indesiderato degli interventi	Rischio di frammentazione del sistema ambientale e paesaggistico
Riserva dei Ripari di Giobbe	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Punta dell'Acquabella	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Fosso delle Farfalle	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Sito di protezione proprio delle riserve naturali San Giovanni in Venere	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Lecceta Torino di Sangro	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva di Punta Aderci	NULLO	DIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Riserva del Bosco di Don Venanzio	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Marina di Vasto	NULLO	DIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Boschi ripariali del Fiume Osento	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Punta Penna	NULLO	DIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO

M6. Matrice delle interazioni tra Progetto strategico e aree di valore ambientale.

Sistema dei Trabocchi

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

Recuperare il sistema dei trabocchi significa, pertanto, rigenerare il sistema degli elementi costituenti del paesaggio, e ancora, significa avvalorare il territorio iniziando dal recupero dei valori architettonici residui da connettere con il sistema paesaggistico di contesto. Pertanto, se la pianificazione di area vasta si sostanzia anche per mezzo della valorizzazione di elementi puntuali, come i trabocchi, allora è possibile trascendere il riferimento al singolo elemento verso un riferimento territoriale più ampio.

Area di valore ambientale (riserva comprensiva di ZSC)	**Impatto negativo sul sistema ambientale e paesaggistico**	**Livello di interazione**	**Livello di valorizzazione e salvaguardia del sistema percettivo ambientale e paesaggistico**	**Effetto Cumulativo indesiderato degli interventi**	**Rischio di frammentazione del sistema ambientale e paesaggistico**
Riserva dei Ripari di Giobbe	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Punta dell'Acquabella	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Fosso delle	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO

Farfalle					
Sito di protezione proprio delle riserve naturali San Giovanni in Venere	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Lecceta Torino di Sangro	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva di Punta Aderci	NULLO	DIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Riserva del Bosco di Don Venanzio	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Marina di Vasto	NULLO	DIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Boschi ripariali del Fiume Osento	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Punta Penna	NULLO	DIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO

M7. Matrice delle interazioni tra Progetto strategico e aree di valore ambientale.

Sistema dell'accoglienza turistica diffusa, la comunità ospitale L'ambito di riferimento è quello dei centri storici (Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Casalbordino, Villalfonsina, Vasto) unitamente al sistema immobiliare diffuso nel territorio comunale con particolare riferimento per le aree agricole.					
Area di valore ambientale (riserva comprensiva di ZSC)	**Impatto negativo sul sistema ambientale e paesaggistico**	**Livello di interazione**	**Livello di valorizzazione e salvaguardia del sistema percettivo ambientale e**	**Effetto Cumulativo indesiderato degli interventi**	**Rischio di frammentazione del sistema ambientale e paesaggistico**

			paesaggistico		
Riserva dei Ripari di Giobbe	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Punta dell'Acquabella	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Fosso delle Farfalle	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Sito di protezione proprio delle riserve naturali San Giovanni in Venere	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Lecceta Torino di Sangro	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva di Punta Aderci	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Riserva del Bosco di Don Venanzio	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Marina di Vasto	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Boschi ripariali del Fiume Osento	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Punta Penna	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO

M8. Matrice delle interazioni tra Progetto strategico e aree di valore ambientale.

Il sistema dei parcheggi di scambio intermodale

(miglioramento dei parcheggi esistenti)

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

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

1. Parcheggio pubblico del porto di Ortona (esistente). È posto a ridosso del porto tra la ferrovia e la viabilità locale in ambito del tutto antropizzato;
2. Parcheggio pubblico di Via Feltrino a San Vito Chietino (esistente). È posto tra la linea ferroviaria dismessa della Sangritana, la Via Verde e la ss16 in contesto del tutto antropizzato.
3. Parcheggio pubblico della nuova stazione ferroviaria di San Vito Chietino (esistente in ambito urbano);
4. Parcheggio pubblico in località Foce in Rocca San Giovanni (esistente da implementare con estensione in aree retrostanti la strada statale Adriatica ss16). È posto in contesto di seminaturalità tra le aree agricole costiere e la Via Verde unitamente alla viabilità locale, la ss16 e il torrente;
5. Parcheggio pubblico della nuova stazione di Fossacesia Marina e di Via Lungomare sud (esistenti in ambito urbano tra la Via Verde la viabilità locale e la ss16);
6. Parcheggio pubblico di Via Costa Verde e del Lungomare Le Morge di Torino di Sangro (esistenti). Posto tra il mare e la Via Verde costituisce un'area attrezzata di servizio importante per la fruizione della costa senza aggredire aree di valore o pregio;
7. Parcheggio pubblico del Lido di Casalbordino e della Stazione ferroviaria di Casalbordino (esistenti in ambito urbano);
8. Parcheggio pubblico della zona industriale del porto di Vasto (esistente in ambito antropizzato);

9. Parcheggio pubblico della stazione ferroviaria del porto di Vasto (esistente in ambito urbano);
10. Parcheggio pubblico località Casarsa di Vasto (esistente). Di recente realizzazione è posto tra la Via Verde e la ss16;
11. Parcheggio pubblico di Piazza Fiume in Vasto (esistente in ambito urbano);
12. Parcheggio pubblico della nuova stazione ferroviaria Vasto - San Salvo (esistente in ambito urbano).

Area di valore ambientale (riserva comprensiva di ZSC)	**Possibile impatto negativo sul sistema ambientale e paesaggistico**	**Livello di interazione**	**Livello di valorizzazione e salvaguardia del sistema percettivo ambientale e paesaggistico**	**Effetto Cumulativo indesiderato degli interventi**	**Rischio di frammentazione del sistema ambientale e paesaggistico**
Riserva dei Ripari di Giobbe	NULLO	INDIRETTO	BASSO	NULLO	NULLO
Riserva della Punta dell'Acquabella	NULLO	INDIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Fosso delle Farfalle	BASSO	INDIRETTO	BASSO	BASSO	NULLO
Sito di protezione proprio delle riserve naturali San Giovanni in Venere	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Lecceta Torino di Sangro	BASSO	DIRETTO	BASSO	BASSO	NULLO
Riserva di Punta Aderci	BASSO	DIRETTO	BASSO	BASSO	NULLO
Riserva del Bosco di Don Venanzio	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO

Riserva della Marina di Vasto	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Boschi ripariali del Fiume Osento	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Punta Penna	NULLO	INDIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO

M9. Matrice delle interazioni tra Progetto strategico e aree di valore ambientale.

Sistema delle aree agricole					
Area di valore ambientale (riserva comprensiva di ZSC)	**Impatto negativo sul sistema ambientale e paesaggistico**	**Livello di interazione**	**Livello di valorizzazione e salvaguardia del sistema percettivo ambientale e paesaggistico**	**Effetto Cumulativo indesiderato degli interventi**	**Rischio di frammentazione del sistema ambientale e paesaggistico**
Riserva dei Ripari di Giobbe	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Punta dell'Acquabella	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Fosso delle Farfalle	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Sito di protezione proprio delle riserve naturali San Giovanni in Venere	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Lecceta Torino	NULLO	DIRETTO	MOLTO ALTO	NULLO	NULLO

di Sangro					
Riserva di Punta Aderci	NULLO	DIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Riserva del Bosco di Don Venanzio	NULLO	DIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Riserva della Marina di Vasto	NULLO	DIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Boschi ripariali del Fiume Osento	NULLO	DIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO
Punta Penna	NULLO	DIRETTO	ALTO	NULLO	NULLO

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. Inoltre, 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.

La mitigazione e la compensazione dei possibili impatti dei progetti promossi dal PST (sia in modo diretto con i progetti strategici, sia in modo indiretto con possibile progettualità ed azioni scaturenti da Enti locali) costituiscono obiettivo da perseguire per mezzo dell'attuazione dei progetti stessi perché vocati per la valorizzazione del sistema ambientale e paesaggistico presente. Come misure preventive per impedire, ridurre e compensare eventuali pericoli o impatti negativi per l'ambiente è stata studiata una struttura progettuale fondata da obiettivi e criteri a totale vantaggio del sistema ambientale presente sulla costa dei trabocchi. Nello specifico le indicazioni progettuali di metodo prevedono:

1) 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.

2) 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.

3) 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.

I criteri, invece, sono 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.

I criteri adottati e utilizzati per preventive, impedire, ridurre e compensare eventuali pericoli o impatti negativi per l'ambiente sono (così come già riportato al precedente punto 6 del presente Rapporto):

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 tipo-morfologici dell'edilizia rurale e con l'uso di materiali e colori tradizionali per le trasformazioni edilizie.
1.4. Limitazione dell'espansione edilizia a difesa degli insediamenti esistenti, del paesaggio e della vegetazione.
1.5. Uso di tecnologie e materiali correlati alla produzione energetica da fonti rinnovabili.
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 riparali 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.

a.2) dovranno essere descritte le modalità con cui il PST interverrà sulle dieci aree degradate citate nel rapporto preliminare al capitolo 14.
Considerazione esaminata. Da nord a sud le aree particolarmente degradate sono:
1. La frammentazione ambientale apportata in prossimità del Lido Riccio di Ortona per effetto di una espansione edilizia consolidata nell'ultimo quarantennio (residenza e ricettività turistica);

Modalità di intervento del PST:
a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette.

b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST.

2. Insediamenti di raffineria e lavorazione idrocarburi posti tra i Ripari di Giobbe e il centro abitato di Ortona;

Modalità di intervento del PST:
a) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST.

3. Il sistema portuario di Ortona unitamente al sistema infrastrutturale che connette la produzione e gli scambi con la sovrastante area di crinale propriamente denominata della Marrucina.

Modalità di intervento del PST:
a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette.
b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST;
c) Progetto strategico della Via Verde e Corridoio verde.

4. La Marina di San Vito Chietino, con la foce del fiume Feltrino e l'aggressiva espansione edilizia dell'intero lido sulle colline retrostanti.

Modalità di intervento del PST:
a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette;
b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST;
c) Progetto strategico della Via Verde e Corridoio verde;
d) Progetto strategico recupero stazione ferroviaria dismesse;
e) Progetto strategico ss16.

5. Il sistema residenziale, produttivo e infrastrutturale della Val di Sangro che separa con sostanza la continuità ambientale e paesaggistica litoranea (il porto turistico della Marina di Fossacesia costituisce in tal senso un nodo artificiale aggiuntivo).

Modalità di intervento del PST:

a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette;
b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST;
c) Progetto strategico della Via Verde e Corridoio verde;
e) Progetto strategico ss16;
f) Valorizzazione e messa a sistema delle aree protette (ASC 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.
g) Progetto strategico parcheggi di intersambio modale;
h) Progetto strategico aree agricole;
i) Progetto strategico sistema aree protette.

6. L'area residenziale del Lido di Torino di Sangro interposta tra il mare la Lecceta litoranea e la foce del Fiume Osento.

Modalità di intervento del PST:

a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette;
b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST;
c) Progetto strategico della Via Verde e Corridoio verde;
d) Progetto strategico recupero stazione ferroviaria dismesse;
e) Progetto strategico ss16;

f) Valorizzazione e messa a sistema delle aree protette (ASC 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.
g) Progetto strategico parcheggi di intersambio modale;
h) Progetto strategico aree agricole.
i) Progetto strategico accoglienza diffusa;
l) Progetto strategico aree demaniali;
m) Progetto strategico sistema aree protette.

7. Il Lido di Casalbordino sino alla foce del Fiume Sinello.
Modalità di intervento del PST:
a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette;
b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST;
c) Progetto strategico della Via Verde e Corridoio verde;
e) Progetto strategico ss16;
f) Valorizzazione e messa a sistema delle aree protette (ASC 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.
g) Progetto strategico parcheggi di intersambio modale;
h) Progetto strategico aree agricole.
i) Progetto strategico accoglienza diffusa;
l) Progetto strategico aree demaniali;
m) Progetto strategico sistema aree protette.

8. L'area industriale di Punta Penna e del Torrente Lebba di Vasto.
Modalità di intervento del PST:
a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette;
b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST;
c) Progetto strategico della Via Verde e Corridoio verde;
d) Progetto strategico parcheggi di intersambio modale;
e) Progetto strategico aree agricole.

9. I grumi residenziali realizzati in prossimità del SIC (ZSC) Punta Penna di Vasto;

Modalità di intervento del PST:
a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette;
b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST;
c) Progetto strategico della Via Verde e Corridoio verde;
d) Valorizzazione e messa a sistema delle aree protette (ASC 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.
m) Progetto strategico sistema aree protette.

10. L'area residenziale e di ricettività turistica di Vasto Marina fino alla Riserva Naturale posta ai limiti di San Salvo Marina.

Modalità di intervento del PST:
a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette;
b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST;
c) Progetto strategico della Via Verde e Corridoio verde;
d) Progetto strategico ss16;
e) Valorizzazione e messa a sistema delle aree protette (ASC 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.
f) Progetto strategico parcheggi di interscambio modale;
g) Progetto strategico accoglienza diffusa;
h) Progetto strategico aree demaniali.

b) Particolare attenzione dovrà porsi, relativamente alla proposta di trasformazione della SS 16 in strada panoramica della costa dei trabocchi, per garantire la sicurezza dei viaggiatori e degli utenti che utilizzeranno la strada panoramica, prevedendo un'idonea trasformazione della stessa non soltanto attraverso segnaletica orizzontale e verticale ma, ad esempio, prevedendo corsie separate.
Considerazione esaminata. Il progetto strategico per la strada panoramica ss16, proprio per la sua elevata valenza circa la valorizzazione del sistema di fruizione e messa in sicurezza della costa (attraversamenti, calate a mare, parcheggi) costituisce, all'interno del PST, una metaprogrammazione di rilevanza territoriale da concretizzarsi per mezzo di una copianificazione con ANAS a partire dalla redazione dei correlati progetti preliminari, definitivi ed esecutivi. Trattasi di fasi progettuali obbligatorie a garanzia delle scelte progettuali più congrue (come la previsione di corsie separate) per la sicurezza e l'efficacia della stessa azione. Infatti, la ss16 Adriatica si snoda parallela al mare, e quindi alla costa, attraversando tutti i lidi, le borgate a mare e le stazioni ferroviarie dismesse (tranne nel caso specifico di Vasto); ha sempre offerto nel tempo, anche se in modo poco sicuro e poco ordinato, un supporto valido per l'accesso al mare. Anche in questo ultimo caso l'esistenza di una costellazione densissima di piazzole e parcheggi spontanei utilizzati nei mesi estivi, primaverili e autunnali per raggiungere il mare (le calate) impone la necessità di un progetto di messa in sicurezza. La compresenza di questi notevoli fattori agevola la possibilità di cogliere "l'insieme" suddetto come grande occasione irrinunciabile per strutturare un progetto di valorizzazione di tipo complessivo e caratterizzante per l'intero territorio. La semplice messa in sicurezza della ss 16 consente di perseguire, a basso costo, la promozione di un paesaggio di eccellenza.

c) In aggiunta al potenziale abbandono di rifiuti da parte dei turisti erranti, comune a quasi tutte le tipologie di intervento del PST, nello specifico capitolo del Rapporto è stata stimata la possibilità di generare impatti solo per gli interventi sui parcheggi e per il sistema delle aree agricole costiere/retro costiere. Non è chiaro se tali risultati abbiano tenuto conto anche del potenziale incremento di turismo che il PST auspica e persegue con le proprie azioni. Andranno, pertanto, riportate valutazioni in merito al potenziale aumento di traffico e di presenze turistiche sull'area, analizzandone anche gli effetti sulla viabilità e le pressioni su flora e fauna presenti, oltre quelli legati al carico antropico maggiorato su scarichi, fognature e impianti di depurazione.

Considerazione esaminata. L'obiettivo prioritario del PST è quello di valorizzare l'intero ambito costiero e di garantire la qualità del suo sviluppo e delle sue trasformazioni territoriali nel pieno rispetto delle valenze ambientali, storiche e paesaggistiche presenti, nonché, oltremodo, in piena coerenza con i riferimenti normativi vigenti in materia di urbanistica, pianificazione del territorio, tutela ambientale, paesaggistica, storica e architettonica (art. 21 delle NTA del QRR Abruzzo; art. 6, L.R. 70/95; L.R. n. 5 del 30/03/2007; L. 06/12/1991 n. 394 e s.m.i.; L. 8 agosto 1985, n. 431; L. n. 183/1989; art. 41 L.R. n. 38/1996; art. 6 e 6bis L.R. 18/1983). Il suddetto obiettivo tende verso il perseguimento di una realtà esperienziale, ovvero, correlata ad esperienze autentiche, piacevoli, per attraversare ambiti di paesaggio identitario in modo lento e non motorizzato. Il PST, inoltre, è pensato per sostenere e facilitare gli interventi di trasformazione urbana e territoriale (nella sua accezione complessa) intorno alla "via verde", a partire dalla fruizione e dalla godibilità della stessa infrastruttura (in fase di completamento) unitamente al recupero delle stazioni ferroviarie dismesse, con un'azione di pianificazione estesa all'intero ambito costiero (si trascende la linea di costa per il coinvolgimento ineludibile delle aree aderenti e di prossimità che concorrono alla buona percezione dell'identità e autenticità della costa dei trabocchi).
Quanto sopra sinteticamente riportato, rispetto alle argomentazioni strutturate nella Relazione Tecnica e contestualmente condivise, come codificate, nella normativa tecnica NTA, porta in evidenza che il PST tende inevitabilmente ad elevare l'intero ambito della Costa dei Trabocchi ad attrattività turistica rigenerata, sostenibile e di livello qualitativo. Ovvero, ad una presenza di turisti (a vario titolo di fruizione) e di traffico viario da gestire senza mettere a rischio il sistema ambientale e paesaggistico esistente. Al riguardo, proprio per diminuire ogni fattore di criticità da nuovo carico antropico, si è provveduto a strutturare la proposta progettuale del PST per mezzo di un sistema integrati di progetti strategici. Trattasi di progetti differenti ma non separati, e che il PST, appunto, connette per massimizzare gli esiti prefigurati e condivisi a vantaggio dei luoghi naturali e antropizzati:

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

Ogni singolo progetto strategico sarà quindi strutturato al fine di affrontare, con efficace risoluzione, il tema della tenuta della cimosa costiera rispetto al carico antropico, allo smaltimento dei rifiuti, alle pressioni su flora e fauna presenti, e all'adeguatezza degli impianti di depurazione già sottodimensionati per il periodo estivo. A titolo esemplificativo, appare evidente che, il progetto strategico per le aree protette avrà l'obiettivo condiviso di sottoporre ogni intervento locale e sovralocale a studi specifici per analizzare in dettaglio la frammentazione ecologica e la connettività dei frammenti a naturalità maggiore. Inoltre, si dovrà sempre valutare come le azioni in essere/future possano avere come obiettivo la riconnessione degli elementi naturali dal punto di vista ecologico per il contenimento del consumo di suolo, per la valorizzazione del sistema ambientale e paesaggistico percepito (già residuale), per la fruizione dei luoghi attenta e rispettosa dei valori ambientali e paesaggistici,

e per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti coerente ad una possibile maggiore presenza di turisti e visitatori a vario livello di fruizione (breve permanenza, media permanenza, lunga permanenza). Nello specifico, al fine di agevolare i principi sopra esposti sarà possibile promuove la strutturazione del Piano/Programma di coordinamento delle aree protette (previsto dal citato art. 4, commi 1 e 2, della L.R. n. 05/2007) a partire dall'integrazione e messa a sistema dei Piani d'Assetto Naturalistici delle Riserve Naturali Regionali, dei Piani di Gestione dei Siti Natura 2000 presenti (ormai ZSC e non più SIC) in modo coerente e in senso attuativo rispetto alle misure di conservazione "sito" specifiche contenute delle D.G.R. indicate nel D.M. Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare 28 dicembre 2018 (pubblicato su GU Serie Generale n.19 del 23-01-2019) che contestualmente ha designato come ZSC i SIC presenti e considerati nel PST. Analogamente, suddetta attenzione progettuale, se applicata con dovuta professionalità all'intero sistema dei progetti strategici, nonché, oltremodo, all'interno della progettazione locale scaturente dall'attuazione dei piani (PRG, PRE, piani attuativi), consentirà di risolvere eventuali criticità a vantaggio della rigenerazione territoriale generale della Costa dei Trabocchi.

d) Sono previste tre diverse tipologie di monitoraggio: quello fisico, quello economico e quello relativo alla valutazione ambientale strategica. In merito agli indicatori proposti per quest'ultima tipologia, non è sempre chiara la correlazione tra gli indicatori riportati nel rapporto e le grandezze che si vogliono monitorare. A riguardo, sarebbe opportuno inserire nel successivo Rapporto Ambientale alcune matrici di correlazione tra obiettivi del PST, azioni e indicatori, anche al fine di poter valutare la coerenza interna del Progetto Speciale. Inoltre, dovrà essere specificata la frequenza di monitoraggio e di pubblicazione dei report di monitoraggio.
Considerazione esaminata. Definiamo gli obiettivi specifici di ogni progetto strategico del PST.
1- Per il corridoio verde e la via verde:

1. connessione ambientale e paesaggistica;
2. valorizzazione della percezione ambientale e paesaggistica;
3. strutturazione degli accessi alla Via Verde e calate al mare;
4. salvaguardia del sistema ambientale;
5. attraversamento lento e sostenibile della costa;
6. attrezzamento con servizi per i fruitori;
7. turismo di qualità.

2- Per le quattro stazioni ferroviarie dismesse (San Vito Chietino, Fossacesia, Torino di Sangro, Vasto Marina):

1. attrezzamento della Via Verde;
2. recupero architettonico dei manufatti e rigenerazione urbana;
3. servizi ai fruitori della Via Verde e della Costa;
4. presidio dell'ambito costiero;
5. turismo di qualità.

3- Per la strada panoramica della costa dei trabocchi ss Adriatica n. 16:

1. messa in sicurezza della viabilità, accessi al mare;
2. presidio dell'ambito costiero;
3. turismo di qualità, valorizzazione immagine turistica Costa dei Trabocchi.

4- Per il sistema dei parcheggi di scambio intermodale:
1. gestione del flusso viario;
2. interscambio intermodale;
3. servizi all'ambito costiero;
4. presidio dell'ambito costiero;
5. turismo di qualità, valorizzazione immagine turistica Costa dei Trabocchi.

5- Per il sistema delle aree protette:
1. gestione integrata delle aree protette;
2. salvaguardia sistema ambientale e paesaggistico;
3. fruizione sostenibile delle aree protette;
4. valorizzazione del patrimonio ambientale e paesaggistico;
5. presidio dell'ambito costiero;
6. turismo di qualità, valorizzazione immagine turistica Costa dei Trabocchi.

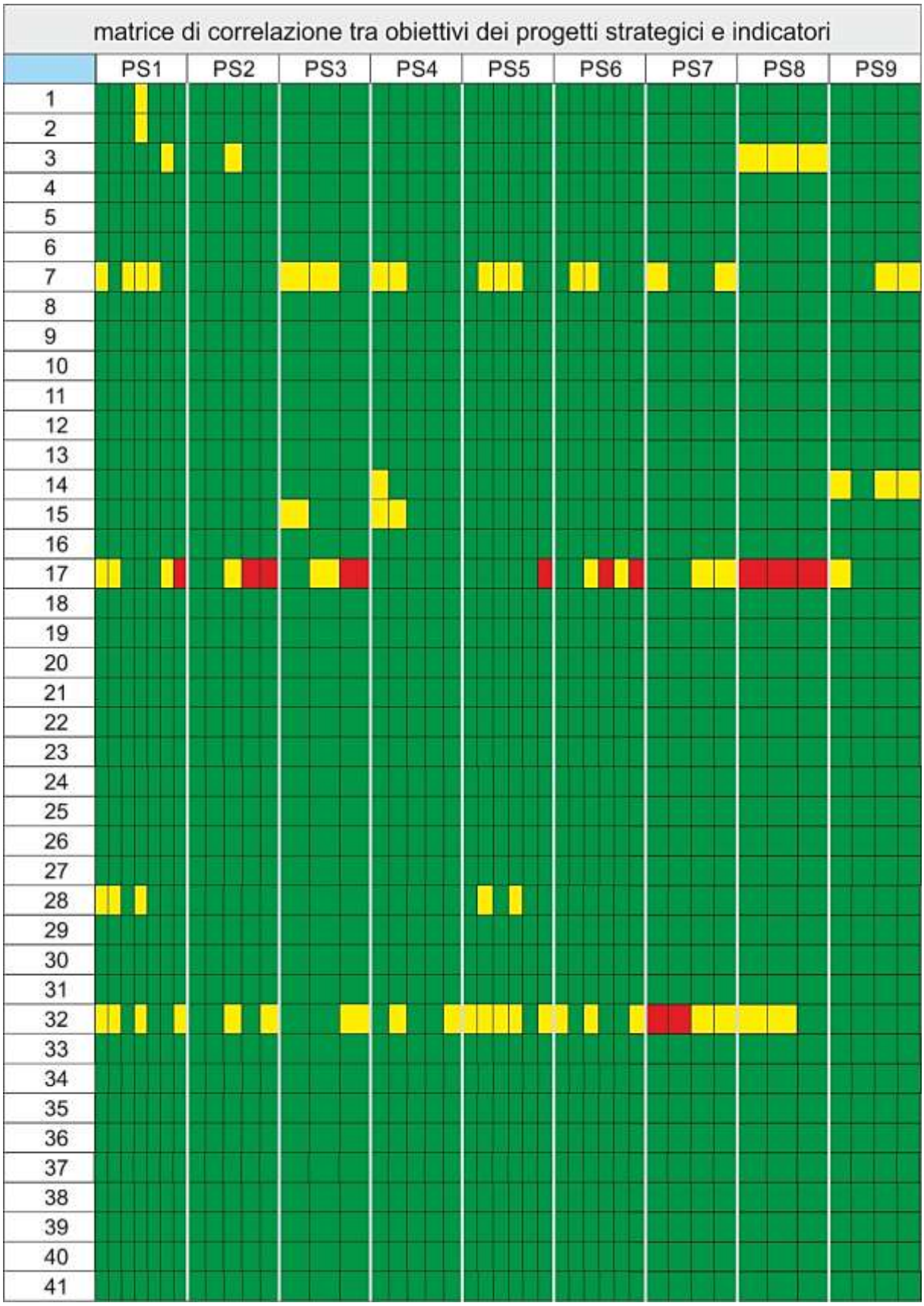
6- Per il sistema delle aree demaniali:
1. fruizione sostenibile della cimosa costiera;
2. attrezzamento sostenibile della spiaggia;
3. valorizzazione del sistema degli accessi pedonali;
4. coerenza con il sistema urbano e ambientale retrostante;
5. presidio dell'ambito costiero;
6. turismo di qualità.

7- Per il sistema dei trabocchi:
1. mantenimento delle autenticità locali;
2. valorizzazione del sistema paesaggistico;
3. turismo di qualità, valorizzazione immagine turistica Costa dei Trabocchi;
4. valorizzazione delle tradizioni del luogo.

8- Per il sistema dell'accoglienza turistica diffusa, la comunità ospitale:
1. turismo di qualità, valorizzazione immagine turistica Costa dei Trabocchi;
2. distribuzione della nuova presenza di turisti sul territorio;
3. miglioramento della qualità socioeconomica della collettività locale.

9- Per il sistema delle aree agricole:
1. salvaguardia e valorizzazione delle pratiche agricole tradizionali;
2. valorizzazione e salvaguardia del sistema paesaggistico costiero e retrocostiero;
3. mantenimento della rete ecologica;
4. produzione biologica.

Attività	Indicatore	Unità misura	
Analisi ricognitive (per progetto strategico)	1 Residenti	n.	
	2 Popolazione totale	n.	
	3 addetti attività economiche turismo	n.	
	4 Numero di miglioramento nella classificazione di rischio	n.	
	5 Densità di popolazione	n./KM2	
	6 Densità edificata	Ed./KM2	
	7 anno di costruzione edifici	n.	
	8 presenza di Stabilimenti balneari	s/n e N.	
	9 Specie in direttiva presenti	definire	
	10 Dati Aree protette	definire	
	11 Siti Natura 2000	n.	
	12 Trabocchi costieri	n.	
	13 elementi di pregio - esposizione culturale e ambientale	n.	
	14 Indice di Rischio della Costa	n.	
	15 Classi di Qualità acque superficiali fluviali e costiere (Miglioramenti)	n.	
	16 Classi di Acque di Balneazione (Miglioramenti)	n.	
	17 Infrastrutture stradali degradate	n.	
	18 Popolazione prevista dal PRG	n.	
	19 Grado di urbanizzazione	definire	
	20 Superficie suoli urbanizzati programmati	mq/ab	
	21 Superficie programmata vincolata	mq/ab	
	22 Infrastrutture viarie previste	n.	
	23 Superficie a servizi e Attrezzature	mq	
	24 Inquinamento acustico (da PRG)	%/kmq	
	25 Imprese attive turismo e agricoltura	n.	
	26 Superficie produttiva	kmq	
	27 Ricezione turistica esercenti attivi	n.	
	28 Seconde case	n.	
	29 Aree protette ricadenti nel territorio comunale	n/%	
	30 Zona A di PRP	kmq	
	31 Beni vincolati	n.	
	32 Aree destinate ad agricoltura intensiva	ettari	
	33 Aree destinate ad agricoltura biologica	ettari	
	34 Degrado paesaggistico per Comune	n/mq	
	35 Aree destinate a coltivazioni specialistiche/Comune	ettari/%	
	36 Costa interessata da erosione/Comune	m/%	
	37 Siti contaminati	n.	
	38 Superficie boscata attraversata dal fuoco	n./mq	
	39 Flussi stradali	definire	
	40 Livelli di congestione stagionale	definire	
	41 Raccolta differenziata/Comune	%	


matrice di correlazione tra obiettivi dei progetti strategici e indicatori
PS1
PS2
PS3
PS4
PS5
PS6
PS7
PS8
PS9
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41

Il monitoraggio della VAS è funzionale alla verifica della capacità dei piani e programmi attuati di fornire il proprio contributo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, identificando eventuali necessità di riorientamento delle decisioni qualora si verifichino situazioni problematiche. Ai sensi dell'art. 18 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i., infatti, "il monitoraggio assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive".
La progettazione del sistema di monitoraggio è parte integrante della VAS: se la relazione tra rapporto ambientale e monitoraggio è studiata sin dalle prime fasi del processo, l'attività di valutazione e di controllo in fase di attuazione sarà resa non soltanto più efficace, ma anche più semplice e meno onerosa per gli Enti responsabili, in termini di tempo e di risorse. Se il rapporto ambientale contiene tutte le informazioni necessarie, il monitoraggio si "limita" quindi ad aggiornare le sue previsioni, aggiornando gli indicatori di contesto e il quadro normativo – programmatico attraverso la progressiva "qualificazione" degli effetti indotti dall'attuazione del PST. Infatti, più oneroso il caso in cui il rapporto ambientale non contenga tutte le informazioni necessarie per la definizione di un sistema di monitoraggio corretto, per cui si dovrà procedere alla ricostruzione degli elementi mancanti.

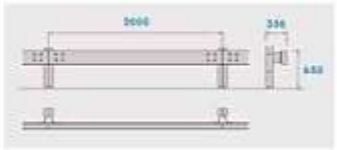
La definizione dei tempi del monitoraggio, ovvero dei momenti e della periodicità di stima degli indicatori, discende strettamente dall'articolazione dalle procedure attuative previste per il PST. La periodicità della reportistica del PST consiste nell'elaborazione dei rapporti di monitoraggio con le relative attività di consultazione e partecipazione.
Il rapporto di monitoraggio del PST ha periodicità fissa annuale e verifica il grado di raggiungimento degli obiettivi del PST e le eventuali necessità di riorientamento e le principali variazioni di scenario, in particolare per quegli aspetti territoriali ritenuti critici. Come suddetto è predisposto con cadenza regolare annuale.
Il rapporto di monitoraggio aggiorna anche lo scenario di riferimento (con descrizione dell'evoluzione delle condizioni normative, delle politiche e delle strategie ambientali, l'analisi di piani, progetti attivi sul territorio costiero, il popolamento e l'aggiornamento delle proiezioni degli indicatori di contesto ambientale), verifica il grado di raggiungimento di tutti gli obiettivi di piano e il contributo agli obiettivi di sostenibilità generali.
Eventuali rapporti straordinari possono essere elaborati in occasioni particolarmente rilevanti (varianti di piano importanti, modifiche legislative, ecc).

18.4 Sovrintendenza Archeologica, Belle arti e Paesaggio
a) definizione di linee guida (con relativi abachi di tipologie, materiali, cromie e altro ancora) per la realizzazione lungo la via Verde di interventi, pubblici e privati e di tipo collettivo (parcheggi, illuminazione, segnaletica, aree di sosta, moli, passerelle e aree di alaggio, attrezzature stagionali di tipo ricettivo turistico – quali aree di ristoro con box, sedute, ecc.) che abbiano caratteristiche comuni per tutti i territori comunali interessati dall'attraversamento di tale arteria e delle altre vie di comunicazione inserite nel piano di cui si tratta.
Considerazione esaminata. Gli interventi lungo la Via Verde sono disciplinati, oltre che dalla normativa regionale vigente in materia (L.R. 30 marzo 2007, n. 5), che assoggetta tutte le aree ferroviarie dismesse a "verde", dalla specifica normativa del PST, e precisamente dagli articoli 12 e 13 delle correlate NTA. Al riguardo, al fine di massimizzare gli esiti positivi

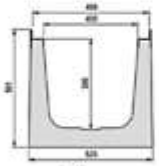
degli obiettivi di valorizzazione e salvaguardia e ambientale del PST, sulla scorta delle considerazioni condivise sopra riportate, si integra il presente Rapporto ambientale con l'abaco degli elementi di seguito riportato in forma pratica. L'abaco è da intendersi quale linea guida per gli interventi (dove possibili) nel pieno rispetto delle norme e dell'ambiente in cui sono inseriti. Lo stesso abaco integra la Relazione Tecnica del PST (Allegato) e le relative NTA.

L'abaco degli elementi è stato redatto a cura della Provincia di Chieti per mezzo dell'intervento diretto degli architetti Valerio Ursini e Cristian Bomba, e con la collaborazione di Rossano Zuccarini.

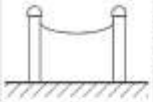
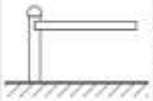
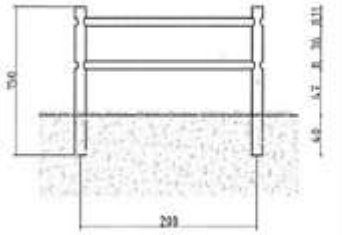
Abaco degli elementi

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

Abaco degli elementi

Nome	Simbolo	Descrizione/Voce di capitolato	Immagine	Disegno tecnico	Colori	Allegati	Note
Regimentazione delle acque							
4.A **Canale con griglia in ghisa _GRIDIRON SERIE R 495**		**Canale in cemento vibrocompresso con griglia** Canale in cemento vibrocompresso con pro-li salvabordo zincati. I canali convogliano le acque raccolte immettendole in percorsi sicuri, per ridurre al minimo gli sprechi e i rischi d'inquinamento.		 H1		Scheda tecnica	
4.B **Zanella**		**Zanella** Zanella utilizzata per la regimentazione delle acque meteoriche di ruscellamento provenienti da strade, piazzali,giardini ecc... costituita da una lastra con super-cie superiore concava, realizzata con elementi fabbricati di conglomerato cementizio vibro compresso. Il manufatto può essere utilizzato in ambito stra-dale, per il de usso dell acqua piovana.					
Sistemazione dei pendii							
5.A **Terre armate**		E necessario l'utilizzo di un cassero a perdere in rete metallica sagomata per la formazione del pro-lo del pendio con inclinazione costante. Le geogriglie o geotessili di rinforzo servono ad armare il terreno, intercettando le curve di scivolamento. In-ne la retina a maglia stretta in bra di vetro » utilizzata per contenere il materiale ne di riempimento. La struttura viene poi riempita con terreno di scavo e terra vegetale, ghiaie o riciclato. Il terreno viene compattato a strati regolari con spessore no a 35 centimetri attraverso rulli vibranti adeguati. Si conclude l'intervento con il rinverdimento del paramento esterno attraverso l'idrosemina a spessore o la piantumazione di essenze vegetali.					
5.B **Gabbionate**		I gabbioni metallici sono strutture cubiche e modulari e sono tipicamente realizzati in rete elettrosaldata o a doppia torsione con copertura in zinco, zinco/alluminio o zinco e PVC. Le maglie possono essere di formato quadrato o rettangolare, mentre i li metallici hanno un diametro che oscilla di solito tra i 4 e i 5 mm. Come vedremo dopo in dettaglio, in fase di installazione tali gabbioni vengono riempiti con opportuno pietrame.					

Abaco degli elementi

Nome	Simbolo	Descrizione/Voce di capitolato	Immagine	Disegno tecnico	Colori	Allegati	Note
5.C **Pali-cate doppie**		Manufatto a gravità formato da una struttura cellulare in pali di legno abbinato alla posa di piante.					Da utilizzare per la realizzazione di vialetti pedonali.
Dissuasore accesso parcheggio							
6.A **Barriera automatica a catena mobile**		Barriera automatica a catena mobile con movimento elettromeccanico, pensata per delimitare passi carrai e aree di parcheggio private.					
6.B **Barriera automatica Gard8**		La serie di barriere Gard 8 » speci-ca per passaggi -no a 7,6 m (24.9 ft). Pro-li morbidi, spigoli arrotondati per una soluzione ideale per accessi di grandi dimensioni.				Scheda tecnica	
Staccionata							
7.B **Staccionata a corrente orizzontale**		Le classiche staccionate o palizzate in pali di legno, ideale per delimitare campi, terreni, giardini particolarmente vasti. Le recinzioni a moduli componibili sono molto rapide da montare.					

Abaco degli elementi

Nome	Simbolo	Descrizione/Voce di capitolato	Immagine	Disegno tecnico	Colori	Allegati	Note
Scalinate							
8.A **Scala in legno e acciaio**		Scala autoportante realizzata con doppio montante in ferro, i gradini sono in legno e il parapetto in acciaio a correnti orizzontali, punch-e rispettivo i requisiti di sicurezza.					
Illuminazione							
9.A **ELLE XL LED**		Lampione per esterni con installazione a terra; corpo in pressofusione di alluminio verniciatura in polveri di poliestere con trattamento speciale per esterni (sabbiatura, decappaggio, n.3 lavaggi, [illegible]orizconatura, fondo in polveri epossidiche e mitura di superc-ie in polvere di poliestere). Colore: Brown				Scheda tecnica	
9.B **ELLE XS LED**		Lampione per esterni con installazione a terra; corpo in pressofusione di alluminio verniciatura in polveri di poliestere con trattamento speciale per esterni (sabbiatura, decappaggio, n.3 lavaggi, [illegible]orizconatura, fondo in polveri epossidiche e mitura di superc-ie in polvere di poliestere). Colore: Brown				Scheda tecnica	

Abaco degli elementi

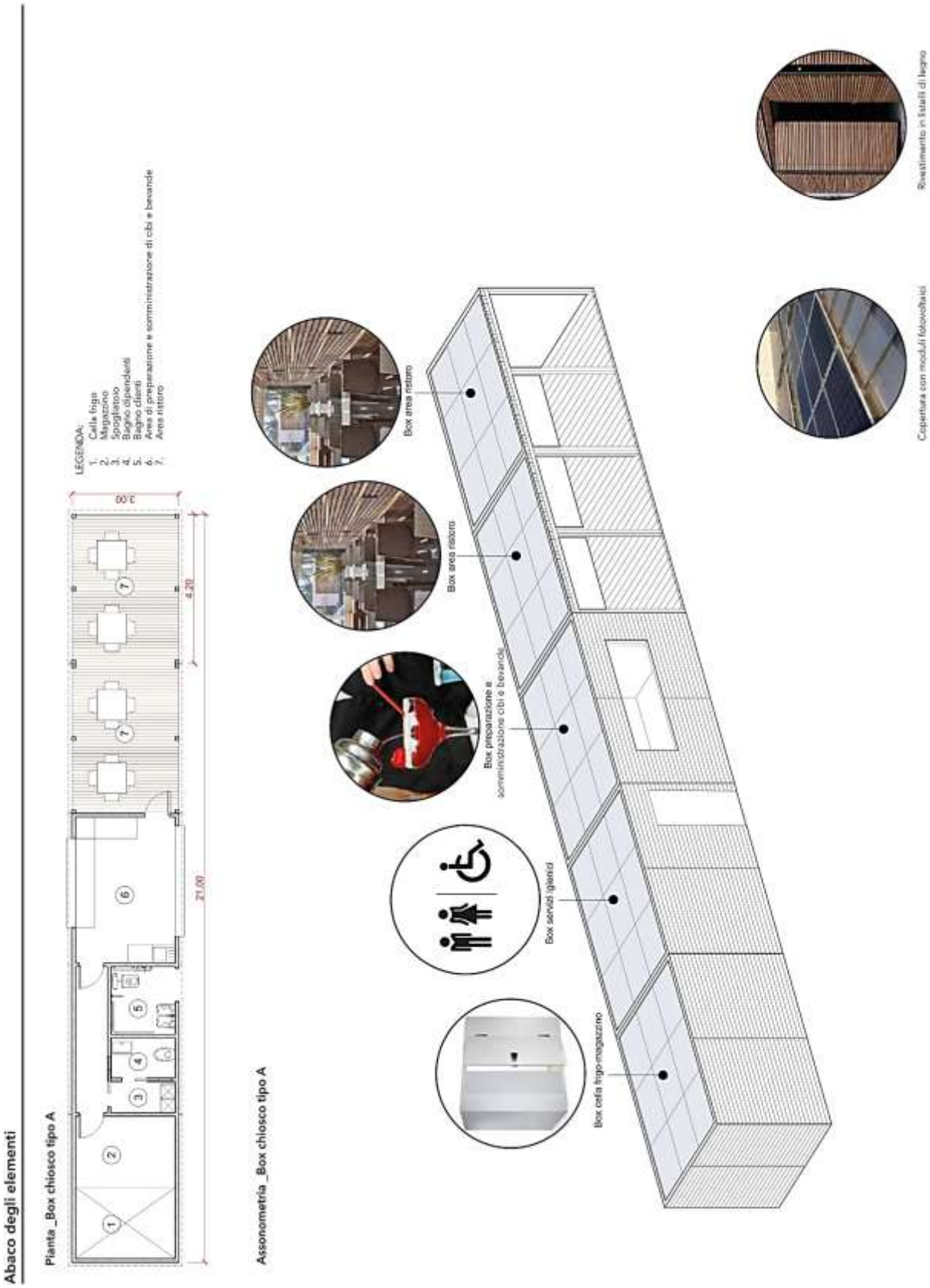
Nome	Simbolo	Descrizione/Voce di capitolato	Immagine	Disegno tecnico	Colori	Allegati	Note
Illuminazione							
9.C ELLE XL Applique LED		Lampione per esterni con installazione a parete; corpo in pressofusione di alluminio verniciatura in polveri di poliestere con trattamento speciale per esterni (sabbiatura,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

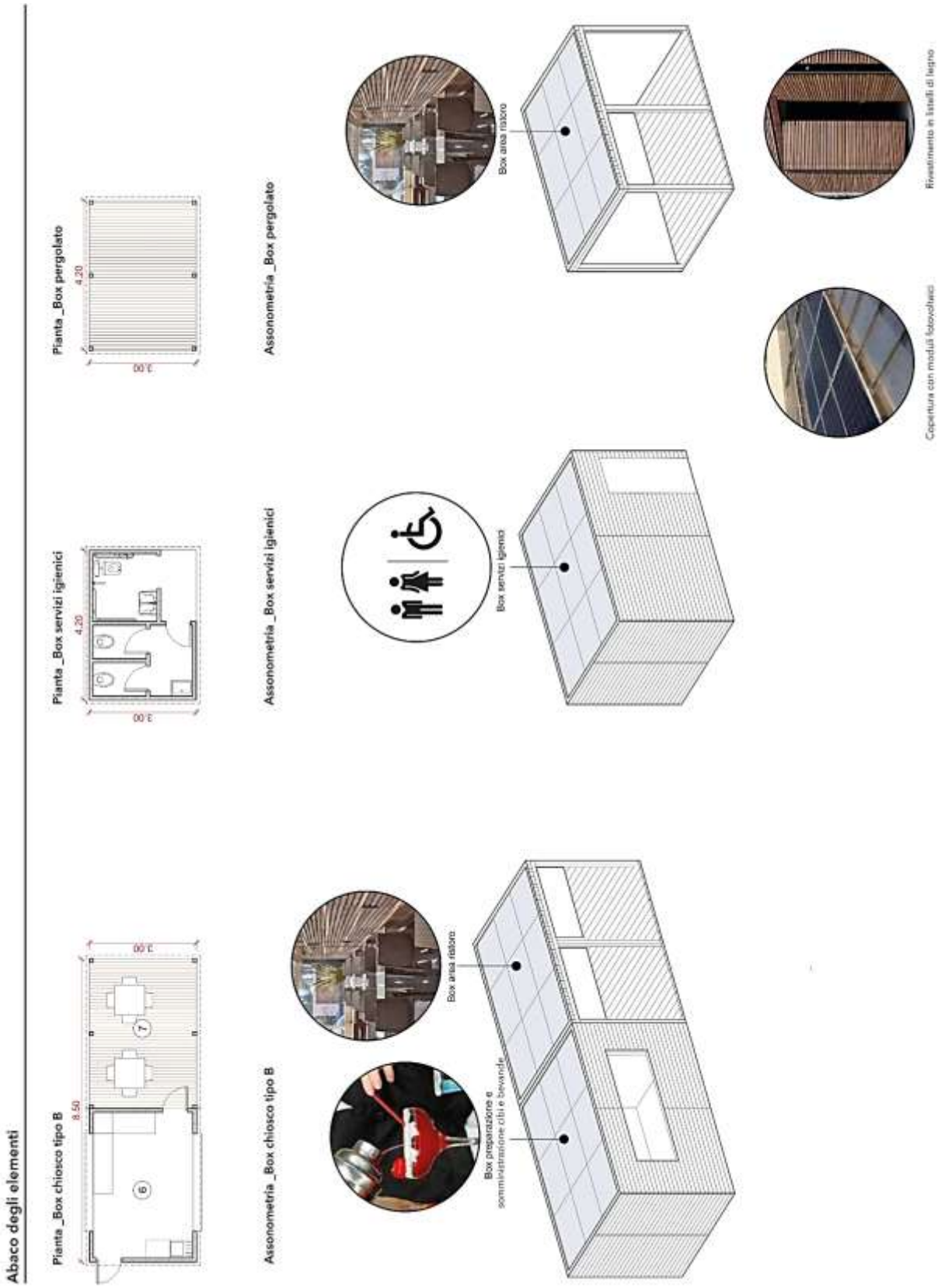
Abaco degli elementi

Nome	Simbolo	Descrizione/Voce di capitolato	Immagine	Disegno tecnico	Colori	Allegati	Note
Cestino portarifiuti							
12.A		Corte di Metalco + un cestino portarifiuti realizzato in acciaio corten.					
Totem informativo							
13.A		Il totem è un mezzo di comunicazione in acciaio corten utilizzato per informare, dirigere o guidare. Il suo profilo robusto ed elegante si sposa con la semplicità della sua forma, inserendosi naturalmente in ogni tipo di progetto.					
13.B		Il totem è un mezzo di comunicazione in acciaio corten utilizzato per informare, dirigere o guidare. Il suo profilo robusto ed elegante si sposa con la semplicità della sua forma, inserendosi naturalmente in ogni tipo di progetto.					

Abaco degli elementi

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


Abaco degli elementi
Pianta_Box chiosco tipo A
LEGENDA:
1. Cella frigo
2. Magazzino
3. Spogliatoio
4. Bagno dipendenti
5. Bagno clienti
6. Area di preparazione e somministrazione di cibi e bevande
7. Area ristoro
3,00
4,20
21,00
Assonometria_Box chiosco tipo A
Box area ristoro
Box area ristoro
Box preparazione e somministrazione cibi e bevande
Box servizi igienici
Box cella frigo-magazzino
Rivestimento in listelli di legno
Copertura con moduli fotovoltaici


Abaco degli elementi
Pianta _Box chiosco tipo B
8.50
3.00
6
7
Pianta _Box servizi igienici
4.20
3.00
Pianta _Box pergolato
4.20
3.00
Assonometria _Box chiosco tipo B
Box area ristoro
Box preparazione e somministrazione cibi e bevande
Assonometria _Box servizi igienici
Box servizi igienici
Assonometria _Box pergolato
Box area ristoro
Rivestimento in listelli di legno
Copertura con moduli fotovoltaici

b) rispetto al precedente punto, la definizione del numero e delle densità massime di occupazione degli interventi lungo il litorale, che va calibrato 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; in altri termini, il PST dovrà esplicitamente chiarire che l'antropizzazione ulteriore di tale sensibile ambito paesaggistico rappresenta una eccezione assoluta rispetto ad opere di conservazione e recupero delle valenze ambientali e paesaggistiche ora presenti. Inoltre, sembra utile che vengano inclusi, all'interno del PST, ulteriori accorgimenti per la bonifica degli interventi incongrui esistenti, sia pubblici sia privati, per i quali sarebbe anche opportuno che gli enti pubblici territoriali prevedessero forme di incentivazione di diverso tipo.
Considerazione esaminata. Al riguardo, nel condividere l'utilità di una maggiore specificazione dei caratteri tecnici di eventuali nuove opere da realizzare in prossimità della Via Verde, il presente Rapporto ambientale è integrato, come riportato al punto precedente, per mezzo di specifico abaco degli elementi, il quale, oltremodo, integra la Relazione Tecnica (in forma di allegato) e le NTA del PST. L'abaco è stato curato in forma condivisa per la valorizzazione della Via Verde dalla Provincia di Chieti (Arch. Valerio Ursini; Arch. Cristian Bomba; Rossano Zuccarini).

Per quanto attiene la bonifica degli interventi incongrui esistenti si precisa che il PST affronta la problematica all'art. 8 "Detrattori ambientali" delle NTA per mezzo dell'obbligo degli Enti territoriali competenti di preporre, anche per mezzo di 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. I detrattori ambientali sono suddivisi in cinque categorie:

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.

Le aree critiche da affrontare con priorità sono:

1. La frammentazione ambientale apportata in prossimità del Lido Riccio di Ortona per effetto di una espansione edilizia consolidata nell'ultimo quarantennio (residenza e ricettività turistica);

Modalità di intervento del PST:
a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette.
b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST.

2. Insediamenti di raffineria e lavorazione idrocarburi posti tra i Ripari di Giobbe e il centro abitato di Ortona;

Modalità di intervento del PST:
a) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST.

3. Il sistema portuario di Ortona unitamente al sistema infrastrutturale che connette la produzione e gli scambi con la sovrastante area di crinale propriamente denominata della Marrucina.

Modalità di intervento del PST:
a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette.
b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST;
c) Progetto strategico della Via Verde e Corridoio verde;

4. La Marina di San Vito Chietino, con la foce del fiume Feltrino e l'aggressiva espansione edilizia dell'intero lido sulle colline retrostanti.

Modalità di intervento del PST:
a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette;
b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST;
c) Progetto strategico della Via Verde e Corridoio verde;

d) Progetto strategico recupero stazione ferroviaria dismesse;
e) Progetto strategico ss16;

5. Il sistema residenziale, produttivo e infrastrutturale della Val di Sangro che separa con sostanza la continuità ambientale e paesaggistica litoranea (il porto turistico della Marina di Fossacesia costituisce in tal senso un nodo artificiale aggiuntivo).

Modalità di intervento del PST:
a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette;
b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST;
c) Progetto strategico della Via Verde e Corridoio verde;
e) Progetto strategico ss16;
f) Valorizzazione e messa a sistema delle aree protette (ASC 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.
g) Progetto strategico parcheggi di intersambio modale;
h) Progetto strategico aree agricole;
i) Progetto strategico sistema aree protette.

6. L'area residenziale del Lido di Torino di Sangro interposta tra il mare la Lecceta litoranea e la foce del Fiume Osento.

Modalità di intervento del PST:
a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette;
b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST;

c) Progetto strategico della Via Verde e Corridoio verde;
d) Progetto strategico recupero stazione ferroviaria dismesse;
e) Progetto strategico ss16;
f) Valorizzazione e messa a sistema delle aree protette (ASC 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.
g) Progetto strategico parcheggi di intersambio modale;
h) Progetto strategico aree agricole.
i) Progetto strategico accoglienza diffusa;
l) Progetto strategico aree demaniali;
m) Progetto strategico sistema aree protette.

7. Il Lido di Casalbordino sino alla foce del Fiume Sinello.
Modalità di intervento del PST:
a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette;
b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST;
c) Progetto strategico della Via Verde e Corridoio verde;
e) Progetto strategico ss16;
f) Valorizzazione e messa a sistema delle aree protette (ASC 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.
g) Progetto strategico parcheggi di intersambio modale;
h) Progetto strategico aree agricole.
i) Progetto strategico accoglienza diffusa;
l) Progetto strategico aree demaniali;
m) Progetto strategico sistema aree protette.

8. L'area industriale di Punta Penna e del Torrente Lebba di Vasto.
Modalità di intervento del PST:
a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi

tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette;
b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST;
c) Progetto strategico della Via Verde e Corridoio verde;
d) Progetto strategico parcheggi di intersambio modale;
e) Progetto strategico aree agricole.

9. I grumi residenziali realizzati in prossimità del SIC (ZSC) Punta Penna di Vasto;

Modalità di intervento del PST:
a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette;
b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST;
c) Progetto strategico della Via Verde e Corridoio verde;
d) Valorizzazione e messa a sistema delle aree protette (ASC 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.
m) Progetto strategico sistema aree protette.

10. L'area residenziale e di ricettività turistica di Vasto Marina fino alla Riserva Naturale posta ai limiti di San Salvo Marina.

Modalità di intervento del PST:
a) Sono favoriti 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 riuso degli antichi tracciati pedonali, anche di connessione con le aste fluviali e torrentizie. Sono favorite le pratiche d'uso correlate all'agricoltura tipica degli ambiti costieri e retrocostieri. È favorita 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, 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, la realizzazione di corridoi ecologici di connessione tra aree protette;
b) Finalità e criteri d'intervento di cui all'art. 5 e 6 delle NTA del PST;
c) Progetto strategico della Via Verde e Corridoio verde;
d) Progetto strategico ss16;
e) Valorizzazione e messa a sistema delle aree protette (ASC 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.
f) Progetto strategico parcheggi di interscambio modale;
g) Progetto strategico accoglienza diffusa;
h) Progetto strategico aree demaniali.

c) per quanto concerne la tutela archeologica, si segnalano di seguito alcune criticità di cui tener conto nel PST:
- presenza di porti e di approdi antichi alle foci dei fiumi ma non solo: oltre all'area di Ortona, quelle afferenti a Vasto (zona tra Trave e Casarza con i resti praticamente affioranti accanto al trabocco);
Considerazione esaminata. Tutti gli ambiti di foce ricompresi nell'ambito della Costa dei Trabocchi sono studiati dal PST, in modo diretto e indiretto, per la tutela e la salvaguardia dei valori ambientali e paesaggistici presenti, e con l'inclusione delle emergenze archeologiche. Nello specifico per tali ambiti, spesso afferenti ai piani demaniali marittimi comunali, le norme tecniche NTA del PST forniscono un sistema complesso di indicazioni per l'operatività dei piani locali e dei piani attuativi (come il succitato piano demaniale). Tale sistema è individuabile all'art. 6 "Criteri di intervento" e art. 10 "Progetto di territorio", le cui indicazioni sono strettamente correlate alla cartografia di progetto (Tav. 03a, b, c; Tav. 04 e 05). Inoltre, particolare rilevanza hanno le specifiche norme per il corridoio verde (art. 13 NTA) perché in alcuni casi intercetta ambiti di foce interessati dalle presenze archeologiche di cui alla sopra riportata considerazione. Tuttavia, al fine di garantire con efficacia la conservazione e la valorizzazione di tali emergenze archeologiche, sarà necessario integrare anche i piani demaniali comunali (che contemplano gli ambiti di foce afferenti allo specifico demanio fluviale) con specifiche indagini e ricognizioni propedeutiche alla conservazione attiva delle emergenze presenti, sia affioranti che sommerse, con particolare attenzione a quelle localizzate in prossimità dei trabocchi.

18.5 Comune di Fossacesia

a) dalla lettura della documentazione tecnica prodotta, è emerso che le destinazioni previste, in ordine al recupero e valorizzazione delle vecchia stazione, localizzata sul territorio di questo Comune, appaiono non aderenti alle previsioni del vigente strumento urbanistico, atteso che l'immobile oggetto di recupero e valorizzazione ricade secondo la definizione del suddetto strumento urbanistico in ZONE FERROVIARIE, i cui interventi compatibili sono riservate alle sole opere ed impianti necessari per il funzionamento della rete ferroviaria. Alla luce di quanto sopra pertanto, si ritiene che qualsiasi intervento da operare sull'immobile con destinazione stazione, nonché sulle relative aree di risulta, occorre che questi vengano opportunamente resi compatibili con il vigente strumento urbanistico, attraverso apposita variante puntuale, di competenza di questa Amministrazione Comunale.

Considerazione esaminata. L'intervenuta Legge Regionale 30 marzo 2007, n.5 ha di fatto modificato l'impronta urbanistica delle aree ferroviarie dismesse, le quali, venendo a mancare l'esercizio e la gestione ferroviaria complessiva, ed essendo state acquisite, di fatto, dalla Provincia di Chieti per la valorizzazione della Costa dei Trabocchi, sono state destinate a "Zona per il Verde". Al riguardo, l'art. 1 della succitata L.R. modifica l'art. 41 della L.R. 38/1996 (Legge quadro sulle aree protette della Regione Abruzzo per l'Appennino Parco d'Europa) recita come di seguito riportato:

"(Misure di tutela ambientale connesse alla dismissione di tratte ferroviarie) 1. Lungo il tratto litoraneo tra Ortona e Vasto, sulle aree dismesse del tracciato delle Ferrovie dello Stato, nell'ottica di un processo di valorizzazione e riqualificazione della Costa Teatina, così come previsto all'art. 21 della normativa del vigente Quadro di riferimento regionale (Q.R.R.), è preclusa ogni attività di trasformazione del suolo diversa dalla destinazione a verde." Inoltre, risulta necessario evidenziare che il comma 1 dell'art. 6 delle Legge Urbanistica Regionale (L.R. 12 aprile 1983, n. 18, testo coordinato), "Piani di Settore e Progetti Speciali Territoriali PST" prevede la predisposizione, da parte della Regione, di piani di settore o progetti speciali territoriali, relativi all'intero territorio regionale o a parti di esso, e che la loro approvazione è prescrittiva nei confronti dei piani locali. Nello specifico i commi 4, 5, 6 e 7 dell'art. 6 della suddetta L.R. n.18/1983 recitano come di seguito riportato:

4. I piani ed i progetti determinano l'ambito territoriale degli interventi e le prescrizioni direttamente vincolanti o da recepire da parte degli enti locali infraregionali.
5. Il recepimento deve avvenire entro 90 giorni dall'efficacia della loro approvazione.
6. In caso d'inerzia, decorso infruttuosamente il termine, le relative prescrizioni diventano efficaci ad ogni effetto, nei confronti dei privati, degli enti e delle amministrazioni pubbliche, a partire dalla scadenza del termine. Nel caso in cui la relativa prescrizione non sia sufficientemente dettagliata, la stessa opera in funzione di salvaguardia ai sensi del successivo art. 57 fino a che l'amministra-zione non abbia provveduto al recepimento.
7. Qualora i piani ed i progetti contengano pre-scrizioni territoriali direttamente vincolanti, queste si sostituiscono a tutti gli effetti, ai Piani Territoriali Provinciali o a loro parti nonché agli strumenti urbanistici comunali, e le previsioni e prescrizioni sono immediatamente efficaci dopo l'approvazione del Consiglio Regionale. Si intendono per prescrizioni immediatamente vincolanti quelle disposte sia in forma letterale che grafica direttamente conformative del territorio o della proprietà. Sono conformative del territorio le prescrizioni che pur prevedendo una specifica destinazione dei suoli rinviano per la specifica attuazione ad un piano attuativo di livello infracomunale.

Per quanto sopra riportato in forma sintetica, le previsioni di Piano Regolatore vigente in prossimità dell'ex tracciato ferroviario non comportano incompatibilità di natura urbanistica, nonché, oltremodo, di criticità funzionali rispetto alle proposte del PST (sovraordinato rispetto al piano regolatore comunale), e con particolare riferimento al recupero delle stazioni ferroviarie dismesse.

19 La metodologia del PST (monitoraggio)

Il Piano misure di monitoraggio (PMM) Descrive le attività da porre in essere dalla Regione Abruzzo, con il supporto dei vari Soggetti Attuatori degli interventi, per aggiornare, controllare e implementare il PST durante la fase attuativa dello stesso. Le principali attività di monitoraggio saranno:

• Monitoraggio fisico del PST (linea di costa, opere realizzate come il completamento della Via Verde, la rifunzionalizzazione delle ex stazioni ferroviarie dismesse e altri progetti strategici);
• Monitoraggio economico e degli investimenti (legato al quadro programmatorio delle risorse statali, regionali, provinciali e comunali);
• Monitoraggio ambientale (controllo delle incidenze/impatti del piano sulle componenti ambientali – piano di monitoraggio VAS).

L'approccio metodologico del PST prevede la relazione tra i fattori determinanti, provenienti dall'analisi di stato, scenario zero e scenario tendenziale, attraverso la lettura da una parte delle risultanze dell'attuazione dei criteri di intervento e dei progetti strategici previsti, e dall'altra della considerazione delle attività in essere. In tale prima attività ricognitiva si costruisce il quadro analitico di riferimento.
In particolare sono previsti i seguenti approfondimenti:

• La individuazione e graficizzazione dei lavori e delle modifiche apportate sul territorio per effetto dell'applicazione dei criteri e linee guida;
• La verifica dello stato di attuazione del PST (attuato/non previsioni attuate, analisi di dettaglio);
• Le analisi della struttura della via verde e dei parcheggi di interscambio modali (esistenti e nuovi) sia in termini funzionali che di efficacia (analisi di dettaglio);
• L'analisi dello stato di consistenza e manutentivo delle opere della via verde e delle ex stazioni ferroviarie;
• L'analisi della linea di costa e la valutazione delle tendenze evolutive;
• L'analisi delle aree agricole con criticità e degli effetti di bordo;
• L'analisi del rischio della fascia costiera;
• L'analisi delle aree protette, stato del sistema ambientale, attrezzamento e fruizione;
• L'analisi degli scenari dei flussi turistici a vario livello temporale;
• L'analisi della normativa tecnica vigente (PRG, PRE, PTCP, PRP);
• Analisi degli effetti delle azioni previste sull'inquinamento delle acque fluviali, torrentizie, di foce e di balneazione;

Al riguardo la riflessione sugli esiti del monitoraggio del PST (progettazioni e le realizzazioni operate sulle aree anche critiche) permette di calibrare un sistema di relazione intervento-effetto che a livello di pianificazione territoriale costiera esprime l'indicazione dei possibili regimi di intervento presenti e futuri, definendo le tipologie di intervento sui luoghi.

Schema del rischio morfologico e socioeconomico utilizzato dal PST per eliminare, ridurre e compensare possibili rischi sul sistema ambientale esistente.

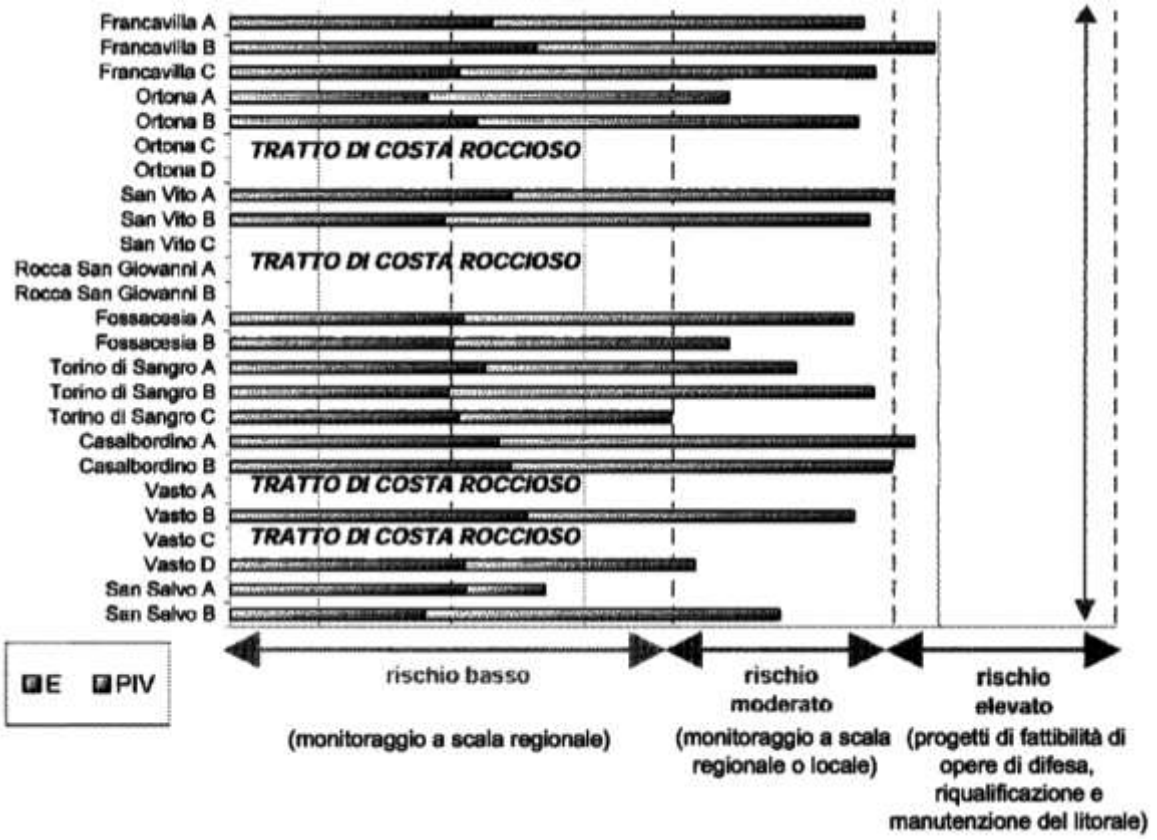
TRATTI DI COSTA IN CUI IL LIVELLO DI RISCHIO È RISULTATO PIÙ ELEVATO

Tratti di costa a rischio elevato

- Francavilla B
- Casalbordino A

Tratti di costa prossimi a condizioni di rischio elevato

- Francavilla A
- Francavilla C
- Ortona B
- San Vito Chietino A
- San Vito Chietino B
- Fossacesia A
- Torino di Sangro B
- Casalbordino A
- Casalbordino B
- Vasto B



Piano difesa della costa (PDC) redatta, come soggetto proponente, dal Dipartimento Infrastrutture e trasporti attraverso il Servizio opere marittime e acque marine DPE012 della Regione Abruzzo. Costituisce proposta per l'aggiornamento del piano vigente denominato "Gestione integrata dell'area costiera. Piano organico per il rischio delle aree vulnerabili" di cui alla DGR n. 964 del 13/11/2002 e alla DCR n. 36/3 del 13 giugno 2006.

MISURA MONITORAGGIO di PRESTAZIONE AMBIENTALE (VAS)		
Attività	Indicatore	Unità misura
Analisi ricognitive (per progetto strategico)	Residenti	n.
	Popolazione totale	n.
	addetti attività economiche turismo	n.
	Numero di miglioramento nella classificazione di rischio	n.
	Densità di popolazione	n./KM2
	Densità edificata	Ed./KM2
	anno di costruzione edifici	n.
	presenza di Stabilimenti balneari	s/n e N.
	Specie in direttiva presenti	definire
	Dati Aree protette	definire
	Siti Natura 2000	n.
	Trabocchi costieri	n.
	elementi di pregio - esposizione culturale e ambientale	n.
	Indice di Rischio della Costa	n.
	Classi di Qualità acque superficiali fluviali e costiere (Miglioramenti)	n.
	Classi di Acque di Balneazione (Miglioramenti)	n.
	Infrastrutture stradali degradate	n.
	Popolazione prevista dal PRG	n.
	Grado di urbanizzazione	definire
	Superficie suoli urbanizzati programmati	mq/ab
	Superficie programmata vincolata	mq/ab
	Infrastrutture viarie previste	n.
	Superficie a servizi e Attrezzature	mq
	Inquinamento acustico (da PRG)	%/kmq
	Imprese attive turismo e agricoltura	n.
	Superficie produttiva	kmq
	Ricezione turistica esercenti attivi	n.
	Seconde case	n.
	Aree protette ricadenti nel territorio comunale	n/%
	Zona A di PRP	kmq
	Beni vincolati	n.
	Aree destinate ad agricoltura intensiva	ettari
	Aree destinate ad agricoltura biologica	ettari
	Degrado paesaggistico per Comune	n/mq
	Aree destinate a coltivazioni specialistiche/Comune	ettari/%
	Costa interessata da erosione/Comune	m/%
	Siti contaminati	n.
	Superficie boscata attraversata dal fuoco	n./mq
	Flussi stradali	definire
	Livelli di congestione stagionale	definire

	Raccolta differenziata/Comune	%	
MISURA MONITORAGGIO di PRESTAZIONE AMBIENTALE (VAS)			
Attività	Indicatore	Unità misura	
Analisi ricognitive (per progetto strategico)	n° di specie uccelli in direttiva uccelli/n° di uccelli totali;	n.	
	n° specie e distribuzione di micromammiferi;	n.	
	Indice di Frammentazione Ecologica;	% mq su Kmq	
	Superficie totale di habitat in direttiva recuperati;	% mq su Kmq	
	n° di sottopassi per fauna selvatica realizzati	n.	
	% di attuazione degli interventi previsti nei PAN delle Riserve Regionali	% n./n. tot.	
	% di attuazione degli interventi previsti nei Piani di Gestione dei Siti Natura 2000	% n./n. tot.	
	n° Stabilimenti balneari con certificazione ambientale/n° stabilimenti balneari totali;	n.	
	n° di attività turistiche con certificazione ambientale/n° attività turistiche totali.	n.	

---

20 Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate nella raccolta delle informazioni richieste

La fascia costiera teatina, più precisamente la Costa dei Trabocchi, porzione di essa, è oggetto di studio progettuale per la sua riqualificazione e rigenerazione urbana e socioeconomica da almeno due decenni.

La progettazione urbanistica locale (P.R.G. - P.R.E. e piani attuativi, con particolare riferimento ai Piani demaniali marittimi comunali) ha sempre confermato un atteggiamento progettuale orientato verso lo sviluppo sostenibile della costa. Per costa s'intende sempre l'ambito costituito dalla cimosa costiera unitamente alla collina costiera e retrocostiera. Al riguardo, volendo prendere in considerazione le azioni progettuali messe in campo dagli Enti locali e dalla Regione Abruzzo dall'anno 2000 fino ai giorni nostri, si evince costantemente un approccio volto a confermare la necessità e la volontà di perseguire uno sviluppo turistico che nell'ultimo decennio ha assunto una connotazione vocata verso una tipologia più attenta all'ambiente e al paesaggio "turismo di qualità". Suddetto orientamento, ovvero, della prassi urbanistica per la Costa dei Trabocchi degli anni 2000, ha avuto, nella realizzazione della Via Verde (progettazione e realizzazione in itinere 2009-2022), un fattore di orientamento progettuale determinante, soprattutto per quanto riguarda la qualità e la tipologia degli interventi da realizzare.

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

l palinsesto progettuale dei Comuni della Costa dei Trabocchi, insieme a quello della Provincia di Chieti e della Regione Abruzzo, è stato strutturato a partire da un riferimento normativo determinante riconosciuto, come noto, dalla Legge Regionale 30 marzo 2007, n.5 "Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della Costa Teatina", che ha definitivamente indirizzato gli Enti verso la ricerca e lo sviluppo di azioni progettuali tese esclusivamente verso una rigenerazione territoriale fortemente connotata dalla salvaguardia e valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio costiero. La realizzazione della Via Verde ha definitivamente confermato l'approccio di questo "metodo" nel tempo.
Dalla lettura del Q.R.R. vigente della Regione Abruzzo, nonché dall'applicazione del Piano demaniale marittimo regionale e dall'applicazione del P.T.C.P. della Provincia di Chieti si evince una delineata vocazione progettuale che concretizza con forza un'assenza di politiche di sviluppo territoriali diverse da quelle sopra prospettate. Anche la collettività locale si è espressa più volte nel tempo nel richiedere con celerità la concretizzazione di tutte le infrastrutture di connessione ambientale longitudinali e trasversali alla costa (sempre con la Via Verde come progetto strategico prioritario).

Il PST della Costa dei Trabocchi è strutturato anche sulla scorta di innumerevoli iniziative e azioni progettuali animate dalla necessità di perseguire un adeguato sviluppo turistico locale rispettoso dei caratteri ambientali presenti e capaci, oltremodo, di valorizzare quanto è rimasto, sempre in tema ambientale, e in forma residuale, dalla prassi urbanistica aggressiva degli anni '70, 80', '90. Pertanto, la scelta delle alternative progettuali non è stata difficoltosa e si rintracciano con precisione in due macro possibilità:

1. Alternativa 1 — Previsioni del PST con la progettazione e concretizzazione di progetti attuativi locali;
2. Alternativa 2 — Previsioni del PST, attuazione e progetti locali sulla base di tutte le indicazioni generali e operative per la salvaguardia e valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio identitario.

La realizzazione della Via Verde impone una "non alternativa al PST" e ai suoi caratteri costituenti. Per realizzazione della Via Verde s'intende la concretizzazione dell'opera in senso stretto e materiale unitamente all'espressione comune della collettività locale, la quale, come detto, invoca l'ultimazione dell'opera come comprensione di un paradigma culturale delineato verso il perseguimento del miglioramento della qualità della vita degli abitanti e dei visitatori, a vario livello di fruizione.

Il PST è strutturato sulla base di un approccio metodologico che conduce con efficacia verso un documento progettuale e programmatico completo di criteri e indicazioni generali e puntuali che non rimandano, per quanto possibile, ad una successiva fase d'integrazione. Il PST è strutturato unitamente ad una coerenza VAS non posticipata.

Il PST fa riferimento:
- VAS del P.T.C.P. della Provincia di Chieti;
- VAS del Piano demaniale marittimo regionale;
- VAS del Piano di difesa della costa dall'erosione, dagli effetti dei cambiamenti climatici e dagli inquinamenti;
- VAS del Piano di Difesa della Costa;

- Procedura di VAS del Piano Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (avvio della consultazione sul Rapporto preliminare ambientale predisposto ai sensi del D.lgs. 152/2006 e s.m.i., Articolo 13 comma 1);
- V.A.S. del Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell'Aria (PRTQA) solo per la proposta di Rapporto Ambientale e Sintesi Non Tecnica;
- VAS del PIANO DI ASSETTO NATURALISTICO DELLA RISERVA NATURALE GROTTA DELLE FARFALLE.

Il PST assume con coerenza i criteri metodologici utili alla rigenerazione sostenibile dell'ambito costiero definiti da:

- Direttiva progettuale per la Via Verde della Provincia di Chieti;
- Rete ecologica della Provincia di Chieti;
- Documento programmatico per il PSTP della costa teatina della Provincia di Chieti;
- Progetto tematico delle aree agricole della Provincia di Chieti PROTAGRI.

Per quanto attiene invece i pareri acquisiti circa il correlato Rapporto preliminare propedeutico al presente Rapporto ambientale si precisa quanto segue:

- Per effetto dell'estensione e della consistenza dell'ambito territoriale della Costa dei Trabocchi, nonché, oltremodo, della complessità descrittiva e progettuale del PST è stato necessario quanto utile ed efficace, strutturare il suddetto Rapporto ambientale già con i caratteri costituenti del Rapporto ambientale. Questo è stato possibile anche in virtù di una progettazione effettuato di pari passo con un processo di VAS interno e interattivo alle azioni progettuali. In effetti il PST contiene metodi, indicazioni operative e criteri per la salvaguardia ambientale e paesaggistica;
- Il Rapporto ambientale è integrato con le indicazioni progettuali definite dal 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":
  La conoscenza sulle modalità d'uso "dell'ambiente costiero" e di quello "litoraneo per la balneazione" in particolare, devono fare parte integrante del "bagaglio" d'informazioni utile per una progettazione ambientale delle coste marine, nel senso della loro corretta fruizione e salvaguardia.
  Le aree costiere deve presentare connotazione di adattabilità, di flessibilità e di durata finalizzata, che corrisponda più adeguatamente alle problematiche esposte. Per questo è importante "stabilire" delle linee guida, che vengono poi regolate da norme volte ad assicurare la qualità degli elementi progettati, in relazione non soltanto agli obiettivi di volta in volta esplicitati ma anche alle caratteristiche ambientali in cui sono inseriti. Se si considera inoltre l'estrema rapidità dei cambiamenti dello stato del territorio e dei soggetti considerati - ambiente e fruitore - il significato di dette norme tende a indirizzarsi da quelle di prescrizione a quello di riferimento informativo, di consiglio, sulla base della indispensabile conoscenza di dati preliminari per il progetto. (Co.Te.So. 2006)

Da Co.Te.SO 2006.: La metodologia suggerita suggerisce così un percorso di lavoro che mira a costruire il progetto attraverso un processo che, partendo dalla chiara esplicitazione degli obiettivi primari, fornisca le informazioni - norme necessarie alla conoscenza del contesto ambientale e definisca un modello interpretativo su cui elaborare proposte progettuali. Il modello interpretativo da adottare nelle aree costiere deve costituire il momento nodale, ossia il riferimento contenente le linee guida di una possibile progettazione ambientale. Il modello interpretativo da adottare nelle aree costiere deve costituire il momento nodale, ossia il riferimento contenente le linee guida di una possibile progettazione ambientale. Le linee guida evidenziate, a seguito di studi dettagliati del territorio, dei piani e delle normative vigenti, devono rispondere all'esigenza di dotare l'estesa e variegata costa abruzzese di strutture attrezzate sino ad ora assenti, organizzando una serie di servizi in relazione al tipo di turismo che si intende avere (turismo sportivo, di massa, da diporto, naturalistico, enogastronomico, storico-culturale, ecc..).
L'architettura ipotizzabile deve adattarsi al lungo con intervalli di continuità nel rispetto del ecosistema. La struttura dell'intero stabilimento deve essere studiata in modo da poter essere interamente removibile con giunti di connessione tra gli elementi costituenti serrati a secco, nella negazione del concetto di permanenza assoluta. La scelta di questa tecnica costruttiva consente di modificare in qualsiasi momento la consistenza dello stabilimento senza lasciare tracce nel delicato equilibrio ecologico. Il sistema, modulare e flessibile, può essere modificato ed anche recuperato e spostato in una diversa localizzazione e, anche in caso di dismissione totale il materiale deve essere totalmente riciclabile, naturale e tipico della zona di intervento (in modo tale da poter usare risorse ed aziende locali per abbassare i costi di reperimento dei materiali e della loro trasformazione - istallazione), rispettando i principi di sostenibilità ambientale.
La planimetria dei diversi ambienti, deve essere studiata pensando a moduli base diversamente aggregabili nel territorio. La pianta che si sviluppa in uno spazio tridimensionale potrà essere caratterizzato da diverse tecniche costruttive quali:

- Attacco a terra, dove deve restare escluso qualsiasi dispositivo permanente (tipo calcestruzzo armato o similari) per ristabilire alla fine dell'uso, le condizioni originali del suolo e la sua osmosi biologica con l'ambiente. L'attacco a terra dovrebbe avvenire con elementi in materiale riciclato, cavi all'interno da appesantire con materiali reperibili in loco quali sabbia, ghiaia o acqua, e regolabili in altezza per poter registrare l'orizzontalità dei piani di calpestio senza dover alterare troppo l'andamento naturale del luogo. Inoltre questo tipo di attacco al suolo (sabbia, ghiaia, roccia o terra) consentirebbe di sollevare i piani orizzontali e consentire una ventilazione dell'involucro dal basso, non risentire dal calore del suolo, e costituire un attacco non invasivo, utile al momento della dismissione.
- Separazioni verticali e orizzontali potrebbero essere costituite da: o Struttura portante di pali in legno con una maglia regolare e da un sistema modulare di travi e pannelli prefabbricati in legno che vengono montati a secco senza necessità di calcestruzzi o mattoni; o gabbie modulari in griglia di acciaio contenenti ghiaia, reperibile nelle varie spiagge, di diversa grandezza in accumulo privo di leganti; o sacchi che vengono riempiti con sabbia, reperibile nelle varie spiagge, in sovrapposizione (tipo nelle trincee) privo di leganti.
- Chiusure verticali costituite in pannelli modulari di legno inclinati in modo da permettere il filtraggio della luce efficace durante l'intero corso della giornata, realizzando una cortina frangisole che ripara dall'irraggiamento diretto.

- Chiusure orizzontali in pannelli modulari di legno, simili a quelli usati per i pontili per l'ormeggio delle imbarcazioni da diporto.

Tali sistemi tecnologici possono essere impiegati per tutti quei servizi che verranno a definire le varie tipologie di stabilimenti a seconda del turismo che il gestore vorrà offrire quali le piattaforme dedicate alla ristorazione, alla caffetteria, alla sosta contemplativa o al riposo, all'ombreggiatura ecc. in modo tale da avere una geometria dinamica, aperta e flessibile che, in relazione al tipo di turismo offerto, viene stagionalmente a definirsi.

Tutte le costruzioni devono essere studiate per ottenere il massimo beneficio dal clima esterno, riducendo al massimo il ricorso ai sistemi impiantistici tradizionali ed ai consumi energetici relativi:

- Adozione di varie strategie per il raffrescamento naturale come l'ombreggiamento delle superfici esterne evitando l'irraggiamento diretto dei tetti e delle pareti per ridurre il surriscaldamento; oppure sfruttare la presenza costante di brezze provenienti dal mare per creare una ventilazione trasversale in tutti gli ambienti, capace di dissipare le fonti di calore interno;
- Uso di energie rinnovabili (sole e vento) con un sistema formato da generatori eolici e/o un campo fotovoltaico. È possibile pensare alla riduzione dei consumi attraverso l'efficienza dell'illuminazione, un'attenta gestione della luce naturale, l'utilizzo della cogenerazione, per avere calore ed energia elettrica.
- Utilizzare nuovi elettrodomestici per i quali è prevista una etichettatura di efficienza energetica di classe A o superiore.
- Installazione di almeno l'80% di lampadine dello stabilimento con efficienza energetica almeno di classe A.
- Per l'approvvigionamento dell'acqua potranno essere realizzate delle cisterne per l'accumulo dell'acqua piovana ed utilizzate per ridurre i consumi di acqua potabile (sistemi di alimentazione degli scarichi dei servizi igienici, acque per il lavaggio e l'irrigazione). Gli scarichi saranno trattati in depuratori e filtraggi tradizionali (fosse biologiche) e successivamente avviati a sistemi di fitodepurazione che permetteranno di annullare in modo naturale ogni possibile inquinamento e di riutilizzare le acque reflue per uso irriguo e per gli usi non domestici.
- Installazione di un dispositivo per le docce di arresto automatico del flusso di acqua dopo un determinato tempo o in caso di mancato utilizzo.
- Riduzione del flusso medio di acqua in uscita dai rubinetti e dalle docce.
- Ridurre al minimo la quantità di rifiuti prodotti e effettuare la raccolta differenziata almeno per le seguenti tipologie di rifiuto: plastica, vetro, carta, lattine, pile (obiettivo valido solo nei comuni in cui tali rifiuti possono essere smaltiti in modo differenziato).
- Predisporre di un numero sufficiente di contenitore dei rifiuti, compresi quelli per lo spegnimento di mozziconi di sigarette o simili, posizionati in modo razionale per consentire la raccolta differenziata da parte della clientela, muniti di coperchio e periodicamente lavati e disinfettati. (obiettivo valido solo nei comuni in cui tali rifiuti possono essere smaltiti in modo differenziato).
- Raccolta di olii vegetali usati e consegna allo specifico consorzio o soggetto autorizzato allo smaltimento.

Oltre agli aspetti tecnologici e architettonici durante la fase di gestione l'operatore turistico deve promuovere la partecipazione del cliente alle prestazioni dei servizi garantendogli tutte le informazioni richieste e la facoltà di avanzare proposte, suggerimenti e di inoltrare reclami. Per garantire questa tipologia di requisiti minimi di qualità ambientale l'operatore turistico dovrà:

- Attivare corsi di educazione ambientale per ragazzi e adulti, volti a formare e sensibilizzare i turisti sul funzionamento naturale degli ecosistemi, in particolare quelli marino e costiero, sulle problematiche ambientali e sul ruolo dei cittadini/turisti nel rispetto dell'ambiente affiggendo e dando pubblicità alle "10 regole d'oro del Turista Sostenibile".
- Informare i clienti sulle proprie prestazioni ambientali.
- Collaborare per la diffusione di materiale informativo fornito dagli Enti locali.
- Allestire e tenere aggiornata una bacheca, ben visibile, dedicata alle iniziative locali del momento, alle informazioni sul meteo, agli orari e punti di fermata dei mezzi pubblici per il raggiungimento dello stabilimento e delle destinazioni locali ed altre informazioni utili.
- Disponibilità di almeno un menù biologico i cui piatti siano preparati utilizzando per gli ingredienti principali prodotti provenienti da agricoltura biologica e locale, fornendo adeguata informazione alla clientela.
- Utilizzare prodotti "usa e getta" biodegradabili (tazze, bicchieri, piatti e posate…) nella ristorazione.

21 Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e al controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del PST

L'applicazione della VAS al PST consente di effettuare una serie di riflessioni di carattere teorico-metodologico, di evidenziare i nodi e le difficoltà insite nell'applicazione operativa della VAS alla pianificazione territoriale e urbanistica, e di verificarne il livello di efficacia e di efficienza.
Passando dalla scala regionale a quella provinciale (la Costa dei Trabocchi è la porzione principale e maggiore della fascia costiera della Provincia di Chieti) è necessario individuare, come fatto, degli indicatori capaci di rappresentare bene le trasformazioni di un territorio vasto sapendo che una valutazione strategica della pianificazione assume maggiore rilevanza alla scala provinciale che a quella comunale.

Contrariamente alla scala comunale, vi sonno indicatori, molto significativi ai fini ambientali, con una elevata capacità di relazione con lo strumento urbanistico provinciale, in quanto è possibile trovarvi una correlazione diretta di causa-effetto con le azioni della pianificazione territoriale e urbanistica del PST.

I risultati di una valutazione ambientale del PST, tuttavia, possono produrre indicazioni strategiche di politiche ambientale, che l'Amministrazione pubblica può mettere in atto attraverso la complessa rete di relazioni con i diversi soggetti che concorrono, in modo diretto e indiretto, a monitorare o gestire la qualità ambientale, attraverso uno strumento di tipo informatico. Spesso, infatti, è molto importante, da parte degli enti che gestiscono gli impianti di depurazione delle acque reflue, gli impianti di smaltimento dei rifiuti, il trasporto pubblico.

Di fondamentale importanza, ai fini di una efficace analisi e valutazione dei dati, risulta il rapporto tra l'Amministrazione pubblica e le strutture depositarie dei dati ambientali (come le Province stesse, le Regioni, le ARPA, le ASL, i Consorzi di Bonifica, le AATO, ecc.). Tale rapporto dovrebbe strutturarsi in modo tale da aiutare i depositari dei dati ambientali a mettere a disposizione le informazioni in modo semplice, codificato e immediatamente utilizzabile per la redazione della VAS. Tale confronto tra Enti potrebbe, inoltre, fare emergere l'utilità di affiancare, o addirittura sostituire, ad analisi routinarie ma poco efficaci ai fini della valutazione di sostenibilità di uno strumento pianificatorio a scala provinciale, altre analisi capaci di fornire informazioni più significative.
La natura stessa della valutazione ambientale, infatti, prevede un lavoro interdisciplinare di collaborazione e confronto tra diversi soggetti.
Simulazioni al computer delle modificazioni che potranno essere generate dal PST nel paesaggio consentono un significativo momento di riflessione sull'influenza delle norme urbanistiche. La lettura bidimensionale del piano, infatti, non consente di percepire in pieno la rilevanza delle modificazioni paesaggistiche, per effetto dell'ovvio appiattimento delle informazioni. Ne consegue che con le sole tecniche simulative è possibile fornire suggerimenti utili al PST, sia nel dimensionamento degli standard che nella distribuzione spaziale degli interventi edilizi. È evidente, in ogni caso, che contrariamente alle valutazioni degli indicatori con limite di legge, la valutazione del paesaggio esprime tutta la sua efficacia come occasione di confronto e riflessione e non certo per determinare limiti.

In senso stretto, il monitoraggio e il controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del PST può essere effettuato mediante l'ausilio dell'organismo unitario di gestione (comma 4 art. 12 N.T.A. PST) governato dalla Provincia di Chieti con l'ausilio dei Comuni e della Regione Abruzzo.
La gestione unitaria (via verde unitamente alle stazioni ferroviarie dismesse), oltre ad essere posta a "garanzia di un alto grado di soddisfacimento dei visitatori, degli abitanti e degli operatori per l'erogazione di servizi necessari per l'utilizzo del percorso ciclopedonale", può prevedere anche il monitoraggio dell'attuazione del PST e dei relativi indicatori a vantaggio di tutte le comunità locali e, a vantaggio, soprattutto, della giusta coerenza degli interventi futuri rispetto all'andamento generale e particolare del sistema ambientale e paesaggistico.
Pertanto, l'organismo unitario di gestione della via verde, oltre ad essere costituito per offrire ai comuni un luogo in cui sviluppare e condurre gli accordi, e su come trattare i temi di progetto, può essere costituito anche per contrastare azioni avverse, processi di attuazione che, proprio grazie al monitoraggio, potrebbero presentarsi non più coerenti o poco coerenti con lo stato ambientale e paesaggistico dei luoghi stessi oggetto di intervento per la rigenerazione urbana, ambientale e paesaggistica della Costa dei Trabocchi.