

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. 70/05; 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 SINTESI NON TECNICA



Componente della Giunta

Architetto Nicola Campitelli

Direttore del Dipartimento Territorio e Ambiente

Architetto Pierpaolo Pescara

Gruppo di lavoro

Coordinamento

Avv. Andrea Liberatore Dirigente del Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio

Componenti

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

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

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

Architetto Laura Antosa - Funzionario del Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio

Architetto Vincenzo Pellegrini - Responsabile della Segreteria Assessorato Urbanistica

Progettista

Architetto Alessandro Cipressi

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

SINTESI NON TECNICA

Indice

	Informazioni generali	5
1	Illustrazione sintetica dei contenuti e degli obiettivi principali del piano	7
2	Descrizione dei temi, delle finalità e degli ambiti d'influenza del PST nel tempo	8
3	Descrizione delle caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate (ambiti di influenza)	11
4	Obiettivi di qualità e criteri di intervento della proposta progettuale per impedire, ridurre e compensare possibili azioni scaturenti dall'azione urbanistica locale (PRG, PRE)	12
5	I progetti strategici del PST di valorizzazione paesaggistica e salvaguardia ambientale (rigenerazione del territorio costiero)	13
5.1	<i>Il corridoio verde e la via verde</i>	13
5.2	<i>Aree di risulta e stazioni ferroviarie dismesse</i>	15
5.3	<i>Linee di azione unitaria</i>	17
5.4	<i>Le vocazioni</i>	18
5.5	<i>Obiettivi di riutilizzo eco sostenibile</i>	19
6	Altri temi progettuali integrati del PST in zone sensibili per ridurre e compensare le criticità presenti	19
6.1	<i>La strada panoramica della Costa dei Trabocchi, ss Adriatica n. 16</i>	20
6.2	<i>Il sistema dei parcheggi di interscambio modale</i>	20
6.3	<i>Il sistema delle aree protette</i>	22
6.4	<i>Il sistema delle aree demaniali</i>	22
6.5	<i>Il sistema dei trabocchi</i>	23
6.6	<i>La comunità ospitale</i>	23
7	La Visione guida	24
8	Ulteriori precisazioni di indirizzo progettuale del PST	25
9	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)	26
10	Individuazione dei problemi ambientali esistenti da abbattere con l'ausilio del PST	27
11	Misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente	28
12	La metodologia del PST	31
13	Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative	32
14	Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio	35

Informazioni generali

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 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 Illustrazione sintetica dei contenuti e 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.).

2 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.

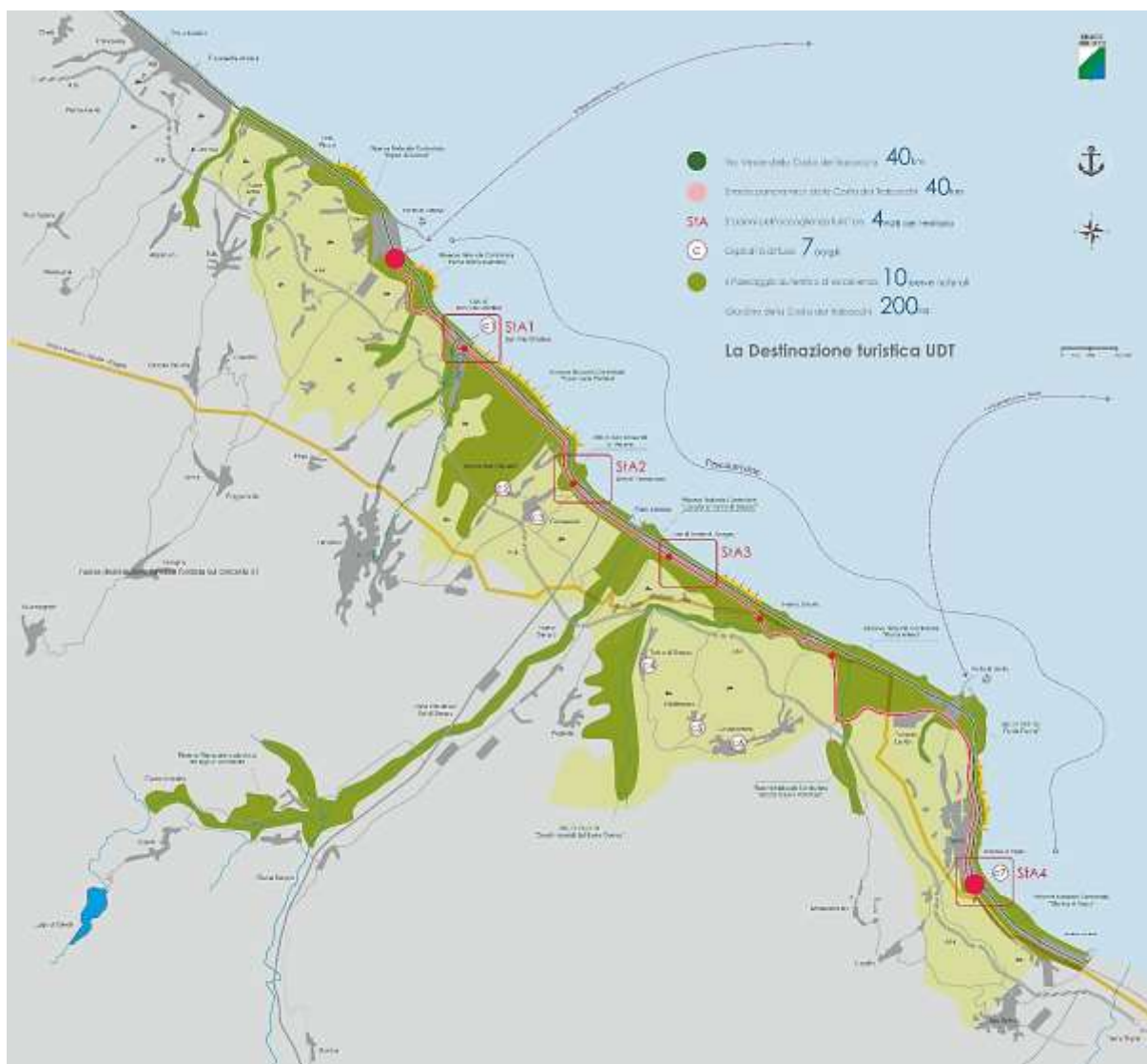
La visione guida del PST (Tav. 05) è condivisa da tutte le amministrazioni interessate alla nuova idea di territorio. In questo modo, ogni Ente locale provvede allo sviluppo e alla promozione degli interessi della propria comunità, pur restando in linea con la stessa visione unitaria di salvaguardia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

3 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.

4 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 peregrative 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.

5 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;
- il sistema delle aree agricole.

5.1 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.

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'infrastruttura, 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).

5.2 *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.

5.3 *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 devono essere collegate alla rete di percorsi che si innervano dal sistema del verde esistente e alla rete di fruizione dei servizi disponibili e in via di realizzazione. In questo modo la connettività delle aree è articolata su due livelli:

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

5.4 *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 servizio alle attività culturali e folcloristiche.

Vocazione sportiva

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

Vocazione artistica e culturale

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

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

Vocazione ambientale

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

I servizi

Gli utenti delle strutture devono trovare alcuni servizi fondamentali e non solo, realizzati a soddisfare le richieste dirette dei frequentatori: punto di ristoro e caffetteria, documentazione culturale, servizi igienici, alloggi, eventuali piccole attrezzature sportive, palestra permeabile

a cielo aperto, stazioni di bike sharing e noleggio attrezzature sportive, punto tappa attrezzato per podisti e sportivi con annessa area meccanica e logistica.

5.5 *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.

6 Altri temi progettuali integrati del PST in zone sensibili per ridurre e compensare le criticità presenti

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.

6.1 *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.

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

6.3 *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.

6.4 *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

sensu 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.

6.5 *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 cimoso 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 cimoso costiera con usi legati alla piccola pesca e alle attività didattiche educative finalizzate alla conoscenza dell'ambiente marino.

6.6 *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 irripetibile 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 di 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.

7 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 costruiti molto avanzati con l'individuazione e descrizione delle caratteristiche del territorio, unitamente alle pratiche d'uso, alle criticità e ai vari patrimoni di risorse identitarie ivi custoditi. La carta, realizzata in rapporto di scala 1:25.000, è suddivisa in tre porzioni (nord, centro, sud) rispetto all'interezza dell'ambito costiero.

8 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).

9 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, grazie 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.

10 Individuazione dei problemi ambientali esistenti da abbattere con l'ausilio 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.

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 un importante passo innovativo perché direttamente correlato verso 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.

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) così come riportato al precedente punto 5.1 della presente sintesi non tecnica.

11 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 PST si configura quale progetto complesso di area vasta (affidente 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.

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 prevenire, 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 ripariali con l'antico tratturo L'Aquila - Foggia.
- 3.6. Realizzazione di opere di difesa idrogeologica ed idraulica, di interventi di forestazione e rimboschimento.
- 3.7. Valorizzazione dei fontanili e della viabilità storica.
- 3.8. Divieto dell'attività estrattiva e limitazione dei movimenti terra.
- 3.9. Promozione degli interventi di recupero ambientale finalizzati, in particolare, al mantenimento in sicurezza delle aree caratterizzate da potenziale pericolosità geologica e idrogeologica.
- 3.10. Valorizzazione dell'ecosistema ambientale e dei caratteri connotativi del paesaggio costiero.
- 3.11. Realizzazione di spazi a verde attrezzato, anche mediante l'uso di essenze autoctone, per la fruizione sostenibile della via verde.
- 3.13. Limitazione della modellazione e sistemazione altimetrica del terreno, e di ogni lavorazione che possa determinare svilimento dei caratteri ambientali e paesaggistici della costa dei trabocchi.
- 3.14. Fitodepurazione dei corsi d'acqua ed eliminazione degli scarichi liquidi singoli e a sistema che possono pregiudicare la qualità delle acque fluviali e marine.

12 La metodologia del PST

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 programmatico 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.

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.

13 Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative

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 cimoso 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).

Il palinsesto progettuale dei Comuni della Costa dei Trabocchi, insieme a quello della Provincia di Chieti e della Regione Abruzzo, è stato strutturato a partire da un riferimento normativo determinante riconosciuto, come noto, dalla Legge Regionale 30 marzo 2007, n.5 “Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della Costa Teatina”, la quale ha definitivamente indirizzato in forma condivisa 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 nel tempo 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).

14 Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio

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 sono 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 ambientali, 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 simulate 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.