



# REGIONE ABRUZZO

## PROVINCIA CHIETI



ORTONA- SAN VITO CHIETINO-ROCCA SAN GIOVANNI-FOSSACESIA-TORINO DI SANGRO-CASALBORDINO-VASTO

REGIONE ABRUZZO PAR FAS - FAS 2007-2013 Obiettivo Specifico IV.2 - Obiettivo Operativo IV.2.2 - Linea di Azione IV.2.2.a Bando di Gara a Procedura aperta Direttiva 2004/18/CE. Lavori per la realizzazione della via Verde della Costa dei Trabocchi del Comune di Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Casalbordino, Vasto.

CUP D91B1300049002

CIG 63262781C2



### PROGETTO DEFINITIVO

COD.	DESCRIZIONE	SCALA	DATA
B.5	RELAZIONE DELLE OPERE ARCHITETTONICHE		OTTOBRE 2015

#### PROGETTISTI INCARICATI:

Arch. BANDINI PAOLO (Mandatario)  
 Ing. FARINA LUIGI  
 Ing. PIETROMARTIRE LORENZO  
 Geol. CAVALLUCCI SILVIO  
 Ing. TUCCI ALESSANDRO-GEINA SRL  
 Arch. BOMBA CRISTIAN  
 Geom. D'AMBROSIO ORAZIO  
 Arch. ZAVARELLA ANTONIO  
 Ing. GALANO ALESSANDRO

#### IMPRESE CONCORRENTI:

CO.GE.PRI. SRL ( Mandataria)  
 DI PERSIO COSTRUZIONI SRL  
 TENAGLIA SRL  
 STRADE E AMBIENTE SRL  
 EUROIMPIANTI SRL

Il responsabile del procedimento: Arch. Valerio A. Ursini

## 1. PREMESSA

Il tratto di costa di circa 40 km interessato dal progetto della Via Verde è tra i più suggestivi e conservati dei territori costieri Italiani, di elevato pregio naturalistico, ambientale e paesaggistico. Esso è storicamente integrato con un retroterra ricco di tradizioni culturali, artistiche e produttive che nei sette Comuni di competenza amministrativa è particolarmente vario, diversificato nella tipologia delle risorse presenti ma al tempo stesso unitario nei valori che lo identificano. Questa varietà nel comporre una unità d'immagine da offrire al fruitore è il punto di forza sul quale il progetto (o miglioria) proposto intende far leva: trasformare la molteplicità in complementarietà, la contiguità o la discontinuità, in continuità dinamica dove l'utente può muoversi liberamente passando attraverso quadri esperienziali ed emozionali diversi che lui può scegliere autonomamente in base ai propri gusti, i propri umori, le proprie esigenze. E soprattutto deve potersi muovere nel pieno rispetto della naturalità dei luoghi, in sintonia con essa, non contaminandola ma valorizzandola con la propria presenza fruendone consapevolmente e responsabilmente.

Il Progetto si propone di promuovere su vasta scala nazionale ed estera la conoscenza e la fruibilità compatibile di una nicchia di territorio poco conosciuta della costa Adriatica, tra le più conservate d'Italia finora poco valorizzata anche per la scarsa accessibilità da terra determinata fino a qualche anno fa dalla presenza del tracciato ferroviario oggi dismesso e oggetto di questo progetto. Il principale potenziale attrattivo è rappresentato dalla naturalità dei luoghi e dalla particolarità tipicamente locale della presenza dei "trabocchi" tradizionali macchine da pesca collegate pedonalmente alla terraferma ideate dalla popolazione agricola rivierasca come estensioni a mare della loro attività prevalente.

Il Progetto intende far conoscere questa particolarità della cultura materiale locale e preservarne la memoria attraverso una fruibilità controllata e consapevole che conservi inalterate le valenze ambientali tradizionali e al tempo stesso permetta di farne ancora esperienza a chi ne fosse interessato.

Di conseguenza, la realizzazione dell'intervento di riqualificazione delle aree della ex linea ferroviaria costiera rappresenta, sotto il profilo della rinnovazione paesistico-ambientale e dell'incremento turistico e ricettivo della Costa Teatina una straordinaria opportunità.

La realizzazione della pista ciclopedonale e di parti ad essa strettamente connesse costituirà infatti un motivo di richiamo e di attrazione la cui eco si estenderà, al pari di analoghi circuiti ciclo-turistici già consolidati in diversi paesi europei (Olanda, Germania, Francia, Austria, ...), ben oltre i semplici confini regionali e nazionali.

La pista quindi consentirà il rilancio di un turismo praticamente inedito nella Provincia, aperto verso l'ulteriore valorizzazione delle ricchezze ambientali, paesistiche, culturali, storico-archeologiche, eno-gastronomiche ed escursionistiche del territorio costiero e dell'entroterra.

Tale prospettiva extra-regionale ed extra-nazionale costituisce un elemento di grande delicatezza, condizionando le scelte strategico-territoriali di oggi alla luce di una visione che, per sua stessa natura, richiede decisioni dotate di grande lungimiranza: si tratta infatti di progettare un'infrastruttura in grado di determinare negli auspici un'ipotesi di rilancio concreto della vocazione turistica, aprendola a nuovi mercati, a nuovi bacini di utenza e a nuove possibilità di sviluppo. Si tratta altresì di valorizzare dei luoghi dall'incontestabile pregio paesistico nonché dei valori insiti nella cultura e nel territorio: valgano da esempio, tra i tanti che verranno descritti, le vestigia e le memorie del grande Gabriele D'Annunzio e il "sistema" dei trabocchi, pressoché unico al mondo.

Per far ciò, occorre innanzi tutto riconoscere nel tracciato della ex linea ferroviaria litoranea storica un elemento ormai consolidato dell'ambiente costiero, espressione di valori storico-architettonici ormai integrati con il paesaggio e con il fragile e delicato equilibrio fra l'uomo e la natura costruito nell'arco dei secoli scorsi. Inoltre va riconosciuto e trattato con la stessa attenzione la porzione di ex tracciato che attraversa luoghi urbanizzati, dove prima la ferrovia era una cesura netta tra l'abitato e il mare, un nastro prepotente incuneato tra le case, piuttosto che ancora una costruzione tecnologicamente all'avanguardia ma quasi sempre fuori scala rispetto ai contesti attraversati.

In molte parti l'armatura ferroviaria storica - le sue talvolta ardite scelte ingegneristiche, la qualità dei suoi materiali locali, la tavolozza dei suoi colori, l'alternarsi delle gallerie e delle fulminee apparizioni su insenature altrimenti inaccessibili, ... - configura un insieme di eventi

artificiali ormai naturalizzati con il territorio e con le urbanizzazioni, costituenti una ricchezza alla quale oggi è possibile attribuire un valore territoriale e paesistico intrinseco.

Il riconoscimento di tale valore si misura, in primo luogo, nella salvaguardia fisica e simbolica dell'identità del manufatto, e conseguentemente nella difesa dell'unitarietà e della continuità del tracciato, sia dove esso attraversa aree poco urbanizzate sia dove esso penetra energicamente i tessuti edificati.

La soluzione progettuale conferma la pista ciclabile sui sedimi ferroviari dismessi, prevedendo sì occasionali circuiti di variante verso particolari destinazioni ludico-turistiche, ma esclusivamente in forma di deviazioni "facoltative", senza interrompere la continuità o alterare le caratteristiche geometriche del percorso ciclabile sull'antico tracciato lineare.

Per i tratti in cui l'ex sedime ferroviario è coincidente con la ferrovia in esercizio o è stato soppresso dal diverso recente utilizzo del territorio, il progetto affronta il tema della convivenza tra viabilità e percorsi pedonali esistenti (lungomare, passaggi costieri, aree con sviluppo industriale preponderante ecc.), con soluzioni alternative atte a proteggere il cuore dell'intervento (il "*fil rouge*" ciclopedonale ininterrotto per 42 km.) mantenendo praticamente sempre il "concetto" del nastro ciclopedonale e l'ulteriore "concetto" di un unico percorso che unifica territori dalla diversa configurazione geografica e culturale. La pista ciclopedonale diventa la spina dorsale da cui diramare percorsi cognitivi, culturali, turistici, esplorativi o semplici brevi digressioni. Il progetto già si pone come precursore di un nuovo metodo di fruizione del territorio non solo immediatamente circostante (concetto già insito nell'attuale progetto della Via Verde), ma anche dell'entroterra nel senso più esteso.

Il presente progetto sviluppa in forma definitiva la previsione di sviluppo della pista ciclopedonale e le proposte progettuali contenute nel progetto preliminare (e dal suo successivo aggiornamento) posto a base di gara denominato Progetto "Via Verde della Costa dei Trabocchi" – Programma attuativo regionale PAR-FAS 2007/2013. Referente operativo – Regione Abruzzo, convenzione Regione Abruzzo-Provincia di Chieti del 31/05/2013. Procedura di gara aperta ai sensi dell'art. 53, comma 2, lettera "C" del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. per la realizzazione del percorso ciclopedonale sulle aree del tracciato ferroviario dismesso da Ortona a Vasto denominato "Via Verde della Costa dei Trabocchi".

Viene quindi interamente confermata la previsione di base dello sviluppo della pista ciclopedonale così come rappresentato negli elaborati del progetto preliminare. Lo sviluppo a livello definitivo porta ovviamente l'analisi ad un livello superiore, spingendosi a dettagli maggiormente definiti sia per quanto riguarda le soluzioni tipologiche del tracciato (tratti sul mare con scogliera, tratti sul mare con muri di contenimento, tratti più interni contornati da vegetazione ecc.), sia per quanto riguarda gli aspetti meritevoli di maggior sviluppo progettuale, sia compresi nelle prescrizioni del bando sia inseriti all'interno del progetto come migliorie.

## **2. ANALISI GENERALE**

Come noto, la Via Verde della Costa dei Trabocchi è un'infrastruttura di grandissimo pregio ambientale e paesistico che si estende pressoché costantemente sull'ambito costiero per circa 40 chilometri in Provincia di Chieti tra i Comuni di Ortona e Vasto.

Anche se già individuate nel progetto preliminare, la via Verde offre spunti, occasioni e momenti che vale la pena ribadire e di cui vale la pena aumentare l'analisi, sfruttando il passaggio di livello del progetto alla versione definitiva.

Il presente progetto infatti, come già in premessa accennato, parte dalla base del preliminare a base di gara: rispetta le prescrizioni cogenti, amplia le analisi preliminari con indagini maggiormente approfondite, aggiunge suggestioni o implementi a punti già presenti, studia in maniera più sistematica le tipologie di tracciato o di sedime con le relative protezioni ai bordi (ringhiere, vegetazione, scogliere), analizza le gallerie inserendole però a livello di miglioria non come "passaggi necessari" bensì come specifici "oggetti" che possano generare valori aggiunti.

Sulla base di quanto sopra espresso, è doveroso riassumere i punti cardine del progetto preliminare che sono stati la base e la guida per lo sviluppo definitivo.

- la presenza dei tipici trabocchi
- l'incentivo di una forma di turismo alternativo non solo di massa, già diffuso in altre nazioni e ormai elemento portante nei numeri statistici relativi alle "presenze"

- la valorizzazione paesistica innescata dalla connessione ambientale per pedoni e ciclisti, sulla base di una mobilità lenta non motorizzata, con la grande opportunità di frequentare luoghi prima interdetti dalla presenza della ferrovia
- la presenza di un grande patrimonio di risorse identitarie costituito dalla numerosa presenza di Riserve Naturali Regionali, Siti di Interesse Comunitario, aree archeologiche
- la volontà di legare tutto il territorio circostante con le sue diverse varie sfumature
- la scelta di salvaguardare ed incentivare le molteplici varietà di flora e fauna
- l'utilizzo non solo del mero sedime ex ferroviario ma anche delle aree confinanti come spazi verdi, spazi a parcheggio per la fruizione della pista e dei luoghi.
- la valorizzazione del sistema ambientale;
- la valorizzazione e il monitoraggio delle attività legate al mare;
- la promozione di un modello di attrezzamento degli arenili a bassa densità di utilizzazione e coerente con il sistema dei trabocchi;
- il potenziamento delle relazioni tra centri storici e borgate marine;
- la tutela dell'attività agricola presente nelle colline costiere e retrocostiere
- il corretto uso del suolo favorendo il consolidamento qualitativo del patrimonio edilizio esistente;
- la connessione dell'ambito territoriale costiero con le emergenze ambientali del sistema territoriale.

In aggiunta a queste basi fondamentali, il progetto ha analizzato i seguenti aspetti principali:

- l'accessibilità universale dei luoghi
- l'inserimento paesistico e ambientale con l'utilizzo di materiali, di scelte architettoniche e di una tavolozza di colori adeguata, nonché con l'utilizzo diffuso del verde, sia lungo il tracciato che nei punti di maggiore attrazione
- gli accessi esistenti (punti intermodali o semplici connessioni)
- il rapporto con le viabilità esistenti (a partire dalla dorsale primaria, la S.S. 16, fino alla viabilità più locale) in modo da comprendere come accedere alla ciclabile o modificare appositi accessi sfruttando comunque strade esistenti e senza mai creare modifiche viabilistiche se non quelle non strettamente inerenti le richieste del bando

- i parcheggi, sia riorganizzando quelli attualmente esistenti, sia creandone di nuovi al fine di garantire facilità di accesso alla fruizione della ciclabile. In tutti i casi in cui un parcheggio (esistente o di progetto) è stato analizzato, è stata destinata particolare cura al principio dell'accessibilità universale ed alla messa a norma ai sensi della Legge 13/89 e s.m.i.
- i trabocchi, considerandoli come uno dei punti principali del progetto, ma altresì essendo ben consci del loro valore già intrinseco. Il progetto infatti non interviene "sul trabocco" ma sulla sua valorizzazione paesistica e sulla sua visibilità e caratterizzazione: vengono previste visuali, coni ottici, riassetto delle aree confinanti, sistema di parcheggi e di trasporti agevolati per gli avventori
- le gallerie, considerate come punto di attrazione e spazi multifunzionali.

### **3. OPERE ARCHITETTONICHE E DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE**

Il progetto architettonico è sviluppato nella maniera seguente:

- **3.1:** analisi generale del percorso ciclopedonale e dei vari interventi proposti (Tav. Z1.01)
- **3.2:** sistemi di accesso, viabilità e fruibilità dell'opera (Tav. Z1.02a e Tav. Z1.02b)
- **3.3:** progettazione dei 13 accessi (Tavv. Z2)
- **3.4:** dettagli e/o tipici dedicati a particolari soluzioni tipologiche oppure dedicate a punti di particolare interesse (Tavv. Z3)

Le parti architettoniche e di riqualificazione ambientale presentano una serie di "idee progettuali", che vanno dalla configurazione di interi spazi a scelte di dettaglio molto definite: il progetto prevede di realizzare interi spazi che diventeranno grandi poli attrattivi, spazi che saranno individuati come "segni", oppure prevede dettagli particolari atti a qualificare in maniera lineare o specifica i luoghi progettati: gli edifici servizi (tipologia 1, con punto ristoro/area bici/wc e tipologia 2, con wc), la ringhiera in acciaio corten, il pergolato nella zona di Fossacesia dove la pista sarà tra le case, lo studio delle gallerie (da rendere come nuovi "oggetti" e non solo come necessari passaggi).

Sempre al fine di personalizzare la proposta progettuale e di rendere ancora più unica la Via Verde dei Trabocchi il progetto ha optato per ulteriori scelte di arricchimento e di miglioria,

tese a rendere gli ambienti ancora più particolari ed a caratterizzarli con elementi dedicati appositamente per luoghi specifici oppure a ribadire il concetto di unitarietà del progetto (unitarietà che, va sottolineato, è il concetto base dell'ex nastro ferroviario che si trasformerà in ciclabile). Il progetto quindi ha previsto: realizzazione di fontane / specchi d'acqua, pavimentazioni a basso impatto e con caratteristiche di inserimento paesistico morbido, panchine "su disegno" per gli accessi, studio della diversa tipologia di ringhiera a seconda del luogo in cui si rende necessaria ecc.

### **3.1 ANALISI GENERALE DEL PERCORSO CICLOPEDONALE (TAV. Z1.01)**

L'elaborato unisce lo studio generale del tracciato ciclabile ad una serie di proposte di migliorie progettuali, di inserimento ambientale, di mitigazione, di cura dell'aspetto dell'accessibilità universale, di evidenziazione dei lati culturali, di incentivazione del lato turistico.

L'elaborato sinottico rimanda alle tavole dedicate, inerenti:

- lo studio e la progettazione dei 13 accessi
- i dettagli o i tipici relativi a soluzioni particolari

### **3.2 SISTEMI DI ACCESSO, VIABILITÀ E FRUIBILITÀ DELL'OPERA**

Il progetto ha tra gli obiettivi anche quello di "connettere" in una rete di relazioni virtuose risorse e potenzialità, domanda e offerta di servizi, per la valorizzazione e la promozione dei luoghi sopra descritti secondo criteri di compatibilità e di sostenibilità appropriati. La connessione è il principio attivo che anima un'azione composita che vuole mettere insieme portatori d'interessi pubblici e privati al fine di creare un valore aggiunto, unitario e condiviso, ai valori esistenti. Il valore aggiunto è un'immagine di territorio unitaria di scala comprensoriale che sia fortemente espressiva delle specificità identitarie dei luoghi e al tempo stesso incisivamente attrattiva verso l'esterno. Ovvero, un'immagine strutturata che configuri un "pacchetto" integrato unitario di offerta di risorse e di servizi appropriati facilmente identificabile nel panorama delle offerte turistiche, nazionali e internazionali, e al tempo stesso facilmente fruibile.



A supporto di questa immagine il progetto propone l'attivazione di una strategia d'innescò di un processo di valorizzazione aperto, capace di evolvere e accrescersi nel tempo, che agisce su tre fronti paralleli sinergici tra loro:

sul fronte delle relazioni dinamiche immateriali, attraverso la creazione di una infrastruttura informatica unitaria che mette in relazione i punti di accesso (nodi intermodali) della ciclabile con le risorse del territorio e le azioni rispetto ad esse già esistenti e che si andranno a sviluppare nel tempo che abbiano come obiettivo condiviso la promozione su vasta scala di un turismo integrato sostenibile compatibile con la salvaguardia dell'integrità dei luoghi;

sul fronte delle relazioni materiali, attraverso la creazione di un sistema integrato di mobilità sostenibile di supporto, compatibile con la tutela dei luoghi, finalizzato a connettere i "punti notevoli" dell'offerta turistica sia per quanto riguarda le risorse del territorio sia per quanto riguarda i servizi all'utenza. Tale sistema fa leva sulla realizzazione in prima istanza, come azione d'innescò, di una rete di gestione, approvvigionamento e monitoraggio di energia elettrica per bici a pedalata assistita, mezzi per disabili e altri mezzi elettrici. La rete sarà dotata di tricicli elettrici per disabili e di relative stazioni di ricarica opportunamente distribuite nei punti di accesso individuati attraverso uno studio attento dei flussi della mobilità ordinaria, dove il progetto ha individuato quattro diversi sistemi di accesso in ordine di importanza: sistema complesso, sistema semplice, sistema accessi minori e sistema sosta/accesso spiaggia; sul fronte delle componenti statiche del sistema rappresentate dalle attrezzature di servizio fornite alle ex stazioni ferroviarie, attraverso l'adeguamento integrato di ciascuna di esse al nuovo ruolo di "componenti di rete". Tale adeguamento consiste nell'insieme di opere necessarie a innalzare il livello qualitativo delle aree esistenti affinché, ciascuna per le potenzialità e le specificità che singolarmente è in grado di esprimere, possa concorrere alla costruzione di quell'immagine unitaria sopra descritta che si vuole immettere sul mercato del turismo nazionale ed estero. In funzione delle azioni comuni di cui ai precedenti punti a) e b). Ha un ruolo centrale di supporto all'intera iniziativa l'allestimento dell'infrastruttura informatica d'interesse comune di cui al punto a). Essa costituisce il fattore trainante della modernizzazione secondo una logica di filiera che intende promuovere i prodotti turistici e renderli accessibili a tutti, avendo diretti riflessi sulla qualificazione dell'intera offerta turistica regionale. Essa ha in prima istanza l'obiettivo strategico di stimolare la progettualità delle imprese in un'azione, che deve essere necessariamente di sistema, mirata all'innovazione delle modalità di erogazione, di fruizione

e di gestione dei servizi nel loro insieme e nella particolarità di ciascuno. In quest'ottica l'infrastruttura si compone di due macro-aree applicative:

- "front-office", inteso quale applicazione d'interfaccia mirata a fornire al turista/cliente tutte le informazioni e gli strumenti necessari per fruire dei servizi presenti sul territorio di riferimento in forma di "portale web" accessibile a chiunque sia interessato;
- il "back-office", inteso quale applicazione mirata a fornire alle amministrazioni, alle aziende e alla cittadinanza diffusa una serie di interfacce evolute per la gestione dei processi e delle attività esistenti e che verranno implementate nel tempo.

In dettaglio, più specificamente il "front-office" fornirà al turista:

- informazioni turistiche, logistiche, storiche, religiose, paesaggistiche, etc. sull'area geografica coinvolta nel progetto;
- servizi per il contatto con l'offerta di suo interesse attraverso una serie di possibili canali;
- servizi di prenotazione delle strutture turistiche capaci di integrare eventuali applicazioni già in uso nelle strutture medesime;
- servizi di prenotazione e guida all'utilizzo della rete di mobilità di cui al precedente punto b), ivi comprese le informazioni sulla disponibilità del mezzo e sulla localizzazione delle postazioni di ricarica. Le informazioni riguarderanno anche le modalità di pagamento dirette oppure on-line con rilascio, nel caso di queste ultime, di "pass" digitale per l'utilizzo del mezzo

Tutti questi servizi saranno fruibili anche in mobilità, da piattaforme quali notebook, tablet, smartphone, etc., per cui saranno utilizzati i principi del "responsive design", approccio alla creazione d'interfacce-utente adattabile a varie risoluzioni, esso è un importante elemento dell'accessibilità, la quale tiene conto di numerosi altri fattori, incentrati non solo sui dispositivi ma anche sulle caratteristiche dell'utente (quali: capacità cognitive, vista, difficoltà fisiche, e così via). Tale approccio permetterà di ottenere la migliore visibilità a prescindere dalla dimensione dello schermo, esigenza imposta proprio dall'enorme popolarità e diffusione delle piattaforme mobili citate.

In dettaglio, più specificamente il "back-office" fornirà alle amministrazioni, alle aziende ed alla cittadinanza diffusa la possibilità di accedere in modalità remota alla rete tramite proprie credenziali di autenticazione (username e password) per gestire le attività di propria

competenza. Tale modalità presenta evidenti vantaggi sia tecnico/logistici in quanto tutte le funzionalità potranno essere fruite da una qualsiasi postazione connessa alla rete.

Il servizio di maggior impatto però che l'infrastruttura informatica potrà fornire per una fruibilità compatibile dei luoghi è quello per la gestione della rete di mobilità sostenibile di cui al punto b). Essa conetterà le stazioni di ricarica e i veicoli, opportunamente dotati di apparato GPS, alla rete internet in Wi-Fi o via GPRS. Questo permetterà, elaborando i dati di posizione e interfacciando direttamente le stazioni di ricarica, di tenere traccia della situazione reale su tutto il territorio.

Il sistema integrerà le mappe di Google (o simili), mediante le quali sarà possibile, in tempo reale, visualizzare la posizione di ogni mezzo; verranno implementati anche allarmi automatici per segnalare eventuali difformità del servizio o tentato furto.

Il portale, visto come insieme dei servizi sopra descritti di FRONT e BACK OFFICE, sarà ingegnerizzato utilizzando rigorose metodologie di sviluppo che porteranno alla realizzazione di un sistema facilmente manutenibile ed espandibile al fine di poter, in qualsiasi momento, integrare altri servizi esistenti per il continuo miglioramento della fruizione turistica del territorio.

## INNOVAZIONE

Il Progetto si propone di arricchire l'offerta turistica del territorio regionale attraverso l'introduzione sulla Costa dei Trabocchi di un'infrastruttura informatica di elevata specializzazione capace di incrementare la capacità e la qualità dell'offerta locale, data anche dalla realizzazione della pista ciclopedonale, agendo sinergicamente su tre fronti distinti: sul fronte dell'utente/turista, offrendo l'opportunità di servirsi di un sistema avanzato d'informazione, assistenza e accoglienza facilmente accessibile e gestibile da chiunque e dovunque per la fruizione compatibile e sostenibile di un territorio di alto pregio che ne è attualmente privo; sul fronte dell'amministrazione fornitrice di servizi, offrendo l'opportunità di mettere in rete la propria attività, modernizzare il proprio sistema di gestione e far evolvere la propria organizzazione per target specifici di utenza. Particolarmente innovativo è il servizio di ricarica prenotabile a distanza mirato a favorire l'accessibilità e la percorribilità sostenibile di luoghi "sensibili" di particolare fragilità ambientale; sul fronte delle Amministrazioni locali, offrendo l'opportunità di mettere in rete

in forma integrata le risorse della costa con le altre risorse presenti nelle aree interne dei territori di loro competenza al fine di promuovere su vasta scala un'immagine unitaria di turismo locale diversificata e variamente distribuita ma al tempo stesso fortemente identitaria della specificità dei luoghi. In tale ottica la rete di mobilità sostenibile prevista dal Progetto sulla linea di costa farà da volano per l'integrazione e lo sviluppo di quelle interne fino a costituire una rete unificata collina-mare adeguatamente interfacciata attraverso nodi d'interscambio intermodale con le altre forme di mobilità, in particolare con la linea ferroviaria Sangritana, le stazioni degli autobus e gli attracchi a mare.

In definitiva la novità sostanziale nel panorama dello stato attuale del turismo locale è nel potenziale d'incremento della domanda che può sviluppare la messa in rete di un'offerta diversificata della varietà dei prodotti turistici oggi presenti sul territorio, nonché di quelli che potranno essere implementati nel tempo, secondo una logica di filiera organicamente strutturata e unitariamente condivisa dagli operatori del settore e dalle Amministrazioni locali.

### **3.3 ACCESSI: ANALISI DI BASE E MIGLIORIE ARCHITETTONICHE, AMBIENTALI E FUNZIONALI**

Il progetto preliminare individua lungo lo sviluppo del tracciato 13 accessi.

Alcuni hanno caratteristiche preponderanti dal punto di vista ambientale e spaziale e hanno insito nel loro aspetto morfologico, sebbene dismesso, la possibilità di implemento progettuale e di creazione di polarità attrattive di forte aggregazione; altri sono "semplici" accessi che comunque vengono dotati di quanto necessario alla corretta fruizione e al rispetto dei principi elencati in precedenza.

A seguire l'analisi e la descrizione del progetto dei singoli accessi.

#### **Accesso nr. 1 Ortona (Tav. Z.2.01a / Tav. Z.2.01b).**

Il bando individua la zona come il punto di partenza (km. 0) e richiede la realizzazione di una rampa che colleghi la quota del parcheggio esistente e delle spiagge alla futura pista ciclopedonale.

Il progetto propone la realizzazione di un vero e proprio punto di “inizio”, che abbia una sua vera e propria identità, sia dal punto di vista dimensionale che dal punto di vista percettivo, non ignorando lo spunto di inserimento ambientale ed al contempo i fondamentali concetti di “accessibilità universale” e di implementazione dei servizi.

Il progetto di migliona prevede quindi di inserire un edificio servizi, di dimensioni contenute, che conterrà uno spazio per il ristoro (un piccolo bar), dei servizi igienici e uno spazio esterno coperto dedicato alla ricarica mezzi elettrici ed a servizi ad essi connessi. La rampa di accesso che collega il piazzale del parcheggio e la zona delle spiagge alla pista ciclabile viene suddivisa in 7 parti: all’occasione di addolcirne la percorrenza (*accessibilità universale*), si unisce l’opportunità progettuale di identificare i 7 comuni sul cui territorio passerà la ciclabile. Ogni parapetto verso mare, pensato come un “segno” di semplice reperibilità percettiva, sarà dedicato ad un singolo Comune.

Nell’area sono previsti inoltre due fontane / specchi d’acqua, in modo da rendere lo spazio ancora più aggregativo e caratterizzato. L’utilizzo dell’acqua diventerà (come si potrà leggere in seguito) uno dei fili conduttori che caratterizzerà gli spazi di maggiore dimensione presenti nel progetto e diventerà un elemento che “leggerà” l’inizio e la fine del percorso ciclopedonale.

Gli spazi pavimentati saranno realizzati in “cemento architettonico” tipo “sol stabilisé”, pavimentazione a basso impatto e realizzata con inerti colorati dai toni pastello, ormai molto diffusa all’interno di interventi analoghi o di parchi urbani e spazi pubblici.

L’accesso sarà adeguatamente illuminato con corpi illuminanti su palo implementati da illuminazione scenografica per le parti di maggiore rilievo architettonico.

Il parcheggio esistente non viene sostanzialmente modificato e rimane come dotazione già esistente funzionale all’area.

### **Accesso nr. 2 Ripari (Tav. Z.2.05).**

Il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio comprensivo di stalli per disabili e di un accesso in quota alla ciclabile. In più l'accesso pavimentato garantisce il facile accesso alla pista a mezzi d'emergenza o per la manutenzione.

### **Accesso nr. 3 Ex Stazione di San Vito Chietino (Tav. Z.2.02a / Tav. Z.2.02b)**

Il grande spazio dell'ex stazione offre l'occasione di implementare il luogo e di caratterizzarne l'assetto con l'inserimento di una serie di dotazioni progettuali di miglioria aggiuntive a quelle di base previste dal bando.

Il progetto infatti prevede, mantenendo ovviamente il "passaggio" lineare del nastro ciclopedonale, la realizzazione di tre specchi d'acqua scenografici fortemente attrattivi nonché di uno spazio panoramico posizionato sul fronte mare, dotato di panchine per la sosta e per godere delle eccezionali aperture panoramiche insite nel luogo. Le panchine sono realizzate appositamente per l'intervento, al fine di dotare il luogo di oggetti particolari che possano maggiormente identificare l'unicità dell'intervento e del progetto.

In un'area già presente viene razionalizzato il parcheggio esistente e ne viene aggiornata la dotazione di parcheggi dedicati ai portatori di handicap.

Ai fini dell'accessibilità tutti gli spazi sono collegati in quota senza soluzione di continuità.

L'area viene dotata inoltre di un edificio servizi comprensivo di piccolo punto ristoro, servizi igienici e punto ricarica.

L'accesso di San Vito ha particolare importanza anche perché è nel tratto tra l'ex stazione in oggetto e quella di Fossacesia in cui c'è maggiore concentrazione di trabocchi: dotare questo spazio quindi di una forte connotazione architettonica consente ancora di più di evidenziarne la presenza, nonché di poterne leggere la storia, trovarne l'ubicazione, utilizzando gli appositi *infopoint* previsti nelle dotazioni progettuali.

### **Accesso nr. 4 Vallevò (Tav. Z.2.03)**

A fronte della richiesta del bando di mettere in rilievo l'accesso e di conservarne la memoria storica dell'ex ferrovia, il progetto prevede la rivisitazione dello spazio senza alterarne le caratteristiche principali, ma dotandolo di alcuni accorgimenti atti a renderlo particolare:

viene recuperata, “restaurata” ed evidenziata la ex-recinzione ferroviaria in cemento (tipico manufatto caratterizzante i percorsi ferroviari) e a livello dell’accesso vero e proprio il progetto prevede di inserire dei “portali” decorativi a “L” che delicatamente rievocano una galleria ferroviaria ed al contempo evidenziano anche da visuali più lontane la presenza dell’accesso vero e proprio. Gli spazi limitrofi alla pista vengono pavimentati con la consueta alternanza tra le due pavimentazioni in “sol stabilisé”. Il parcheggio esistente, attualmente piuttosto confuso, viene riordinato e messo a norma anche per ciò che riguarda le dotazioni per i portatori di handicap.

#### **Accesso nr. 5 La Foce (Tav. Z.2.05)**

Il progetto prevede di migliorare le caratteristiche di base di questo semplice accesso con due scelte: dotare l’area di un edificio servizi e di mettere a norma il parcheggio esistente dotandolo di accorgimenti atti a soddisfare appieno l’accessibilità universale. Nell’area a monte della ciclabile viene infatti realizzata una rampa a sviluppo lineare che consentirà di collegare il parcheggio con la ciclabile nel pieno rispetto delle normative e con lo spirito di facilitare a chiunque la possibilità di superare il dislivello esistente senza percorrenze faticose.

#### **Accesso nr. 6 San Biagio (Tav. Z.2.05)**

Il progetto si prende carico di migliorare l’assetto del parcheggio esistente, curandone la riorganizzazione e la consueta attenzione ai parcheggi dedicati ai portatori di handicap. A livello architettonico, la previsione progettuale si limita a pavimentare l’area dell’accesso sulla ciclabile, sempre in linea con le pavimentazioni di miglioria caratterizzanti tutto l’intervento.

#### **Accesso nr. 7 Ex Stazione di Fossacesia (Tav. Z.2.04)**

Come tutte le ex stazioni, è un importante accesso intermodale. Il progetto prevede l’arricchimento dello spazio tramite la dotazione di servizi (edificio servizi di tipo 1) e tramite la possibilità di fruire con facilità delle spiagge e degli spazi verso mare: viene prevista una

rampa a norma per i portatori di handicap (attualmente non presente), una gradonata panoramica ed il recupero di un percorso naturale parzialmente già presente per scendere sugli arenili.

Viene inoltre previsto l'ampliamento della dotazione di parcheggi mettendo a sistema ed a norma gli spazi già esistenti.

#### **Accesso nr. 8 Area sportiva (Tav. Z.2.05)**

Al pari di altri, si tratta di un accesso semplice per il quale sono previste a progetto le dotazioni di miglioria definibili "standard": pavimentazione dell'area di connessione con la ciclabile, panchine, risistemazione e messa a norma del parcheggio esistente.

#### **Accesso nr. 9 Porto turistico (Tav. Z.2.05)**

Come il precedente si tratta di un accesso "semplice", caratterizzato dalla presenza del porto turistico, che viene integrato come occasione in più per eventuali digressioni dalla pista ciclabile oppure all'inverso, ovvero dai diportisti in approdo verso la ciclabile. A tal fine il progetto implementa l'area con un edificio servizi (tipo 2) e con la presenza di nuove alberature atte a integrare sia il nuovo parcheggio di progetto che quello esistente che viene riorganizzato a livello di stalli e di dotazioni per portatori di handicap. Come per tutti gli accessi senza differenze di quota tra le aree interessate, anche questo ovviamente non presenta soluzioni di continuità ai fini della percorrenza pedonale.

#### **Accesso nr. 10 Ex stazione Torino di Sangro (Tav. Z.2.04)**

Come per le altre ex stazioni, il progetto prevede l'inserimento di un edificio servizi di tipo 1, di parti pavimentate e di panchine per la sosta. I parcheggi vengono realizzati su un'area disponibile immediatamente a monte della pista ciclopedonale.

Le scelte progettuali si sono orientate anche sulle possibilità di legare il contesto già presente sul lato mare, caratterizzato dall'accesso alle spiagge e dalla presenza di un parco giochi esistente. A tale scopo il progetto prevede di realizzare piccoli percorsi che



connettano direttamente i punti di interesse (pista, ex stazione, parcheggio) con la strada che conduce al mare e con il parco giochi sopraccitato.

#### **Accesso nr. 11 Le Morge (Tav. Z.2.05)**

Viste le limitate dimensioni e l'inesistenza di aree per eventuali ampliamenti, il progetto si limita a riorganizzare il parcheggio esistente e a dotarlo di quanto necessario per i portatori di handicap e a verificare la connessione tra ciclopedonale e parcheggio (che è complanare).

#### **Accesso nr. 12 Vignola (Tav. Z.2.06)**

Trattasi di un accesso piuttosto particolare e molto delicato, per l'attuale fragile equilibrio tra sedime stradale, ferrovia in esercizio, edificazione esistente, "non presenza" di ex sedime dismesso e infine necessità di riconnessione con l'ex tracciato che "ricomincia" in prossimità dell'area in questione.

Sempre analizzando lo sviluppo del progetto da Nord verso Sud, la ciclabile arriva verso Vignola dopo il tratto promiscuo corrispondente alla zona industriale di Vasto. Poco prima di arrivare specificatamente in località Vignola, c'è un breve tratto di strada carrabile in cui il percorso ciclabile non può che essere promiscuo con la carrabilità: in tale tratto si propone opportuna segnaletica, dissuasori e l'imposizione di una "zona 30".

Terminata la zona 30, il progetto prevede la realizzazione di un nuovo parcheggio e, tramite l'utilizzo di aree ferroviarie disponibili, prevede la "nuova" partenza del percorso sul suo sedime specifico fino al raccordo con il tracciato che riprende sul sedime dismesso.

A differenza di quanto previsto nel preliminare, che analizza il nodo e ne sottolinea l'importanza, il progetto definitivo rispetta le richieste del preliminare stesso ma, grazie all'evoluzione progettuale, realizza in maniera meno invasiva e meno impattante quanto ipotizzato preliminarmente. La soluzione progettuale definitiva infatti modifica l'assetto proposto dal preliminare e porta la ciclabile nel punto più protetto dalle auto, lasciando invariato l'assetto della viabilità attuale.

### **Accesso nr. 13 Ex stazione Vasto (Tav. Z.2.07a / Tav. Z.2.07b)**

Il grande spazio dell'ex stazione offre, come per San Vito Chietino o Ortona, l'occasione di implementare il luogo e di caratterizzarne l'assetto con l'inserimento di una serie di dotazioni progettuali di miglioria aggiuntive a quelle di base previste dal bando.

Fatto salvo il mantenimento della linearità della ciclabile, il progetto prevede la realizzazione di un parco urbano integrando il verde già esistente e prevede inoltre una fontana scenografica allineata sullo sviluppo della ciclopedonale e fronteggiante l'ex stazione. Come per tutti gli accessi maggiori, viene previsto un edificio servizi di tipo 1.

Il parco viene realizzato con l'aggiunta delle nuove pavimentazioni, di nuovi percorsi, di spazi a prato e con la dotazioni di panchine e di un'area giochi dedicata ai bambini.

### **3.4 DETTAGLI E TIPICI**

Il progetto architettonico e di riqualificazione ambientale ha inoltre analizzato altri punti specifici. Più precisamente:

- le gallerie più prossime ad Ortona (denominate "Galleria con finestre nr. 1" e "Galleria con finestre nr. 2");
- la galleria Turchino;
- la zona della pineta in prossimità della località Le Morge;
- la zona in cui il percorso ciclabile passa in area edificata sia a mare che a monte;
- il lungomare di Casalbordino.

Inoltre lo sviluppo progettuale è arrivato al dettaglio definitivo di "oggetti" tipologici che caratterizzano fortemente l'intervento:

- l'edificio servizi (di due tipologie)
- la ringhiera in corten

### **Le gallerie "con finestre" nr. 1 e nr. 2 (Tav. Z.3.01)**

Preso atto della sezione piuttosto larga e costante delle due gallerie (circa mt. 8), il progetto prevede di valorizzare questi spazi con la realizzazione al loro interno non solo di spazi di

sosta (adatti soprattutto in periodi in cui il clima è più caldo), ma anche come spazi fortemente attrattivi, caratterizzati e caratterizzanti.

Sfruttando quindi la larghezza del sedime in galleria, il progetto prevede di deviare dolcemente il tracciato verso la parte a monte per “creare” sulla restante parte uno spazio di dimensioni generose che servirà come area di sosta e riposo e come area in cui realizzare esposizioni temporanee (spazi artistici, manifestazioni inerenti le realtà locali ecc.) oppure ancora percorsi didattici per le scuole o per i turisti a seconda delle stagioni o dei momenti dell’anno.

Sempre nell’ottica delle occasioni generate dalla galleria, gli spazi interni avranno delle aree di elevata panoramicità grazie alle grandi finestre che affacciano sul mare.

Nel tratto tra le gallerie e in quelli immediatamente prossimi alle stesse in cui è presente la scogliera caratterizzata da massi molto piatti e ravvicinati, il progetto propone la realizzazione della ringhiera posata a “zig-zag” infissa nelle rocce anziché linearmente su cordolo; tale soluzione consente di diversificare il trattamento del bordo verso mare e di generare un percorso variato che può avere digressioni protette sulle scogliere oppure piccoli spazi panoramici quasi a diretto contatto con il mare.

### **La galleria Turchino (Tav. Z.3.02)**

Il progetto dedica la galleria Turchino al grande Gabriele d’Annunzio: sopra di essa infatti si trovano le emergenze architettoniche legate al grande artista. All’interno della galleria il progetto prevede di realizzare uno spazio dedicato al d’Annunzio, spazio in cui i visitatori, i turisti o gli avventori potranno fermarsi e, tramite pannellature e cartellonistica, leggere citazioni tratte dalle opere dello scrittore, leggerne la storia o la biografia. A livello percettivo, la progettazione si orienta su una scelta semplice ma che incrementa l’effetto della presenza del luogo dedicato: viene infatti previsto di alzare dolcemente la quota altimetrica del percorso fino al centro della galleria per poi riscendere con la stessa pendenza dolce (il tutto nel rispetto delle pendenze prescritte dalle norme e dalle logiche di utilizzo ciclopedonale). Nel tratto centrale quindi la pista ciclabile sarà circa un metro più in alto e proprio in quest’area sarà realizzato lo spazio dedicato a d’Annunzio descritto in precedenza.

### **La zona della pineta e la zona interna all'edificato di Fossacesia (Tav. Z.3.03)**

Per la zona in cui la pista passa a fianco alla pineta, il progetto prevede una soluzione di integrazione e di miglioria realizzando dei piccoli spazi di sosta nei quali i pedoni o i ciclisti possano fermarsi, come meglio evidenziato nell'elaborato progettuale dedicato.

Per la zona in cui la pista passa nello spazio edificato sia a mare che a monte nella zona di Fossacesia, il progetto prevede di realizzare un pergolato sul nastro ciclopedonale. Preso atto infatti del contesto al contorno, che non è di gran pregio architettonico, la progettazione si è orientata su un concetto di "difesa" del percorso rispetto all'ambiente circostante, peraltro privo oltretutto di qualsiasi visuale panoramica o di pregio. Al fine quindi anche di mantenere la "memoria storica" del tracciato, il pergolato vuole evocare il passaggio obbligato e guidato caratteristico della ferrovia e delle gallerie, pur ovviamente non togliendo la luce naturale o chiudendone i lati.

### **Il lungomare di Casalbordino (Tav. Z.3.04)**

Il lungomare di Casalbordino viene indicato anche dal bando come percorso alternativo per la pista ciclabile in quanto l'ex sedime (più a monte) in realtà coincide con il tracciato della ferrovia in esercizio.

Al fine di evitare la promiscuità tra strada carrabile e percorso ciclabile, il progetto prevede di riorganizzare la sezione tipo stradale. Tramite la modifica dell'assetto dei parcheggi più a monte, si riesce ad ottenere una dimensione della sede stradale che consente l'inserimento di un percorso ciclabile che potrà essere svincolato ed indipendente dalla viabilità ordinaria. L'attuale marciapiede rimarrà pedonale e sarà "integrato" al percorso ciclabile.

### **L'edificio servizi (Tav. Z.3.05a e Tav. Z.3.05b)**

Come più volte citato in precedenza, il progetto prevede l'inserimento nelle zone di accesso di edifici servizi, pensati in due tipologie:

- il tipo 1, dotato di piccolo bar, servizi igienici e spazio per ricarica mezzi elettrici
- il tipo 2, dotato di servizi igienici

Ambedue gli edifici hanno stereometria molto semplice e sono caratterizzati da due materiali / segni principali: la “cornice” ad L e il rivestimento in doghe sugli altri lati.