



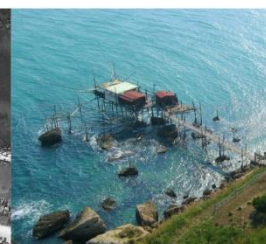
Comune di Rocca San Giovanni

Provincia di Chieti

Piano Demaniale Marittimo comunale



Relazione Tecnica RT



Architetto Alessandro Cipressi



Comune di Rocca San Giovanni
Provincia di Chieti

Piano Demaniale Marittimo di livello comunale PDMc
piano spiaggia

Legge Regionale 17 dicembre 1997, n. 141
(Articolo 5)

Relazione Tecnica RT

Architetto Alessandro Cipressi

Indice

1. Il Piano Demaniale Marittimo di livello comunale PDMc;
2. Temi progettuali, obiettivi e strategie;
3. Efficacia del Piano;
4. La struttura dell'ambito costiero;
5. Il paesaggio dell'ambito costiero;
6. Previsioni di Piano Regolatore Esecutivo PRE;
7. Visione guida;
8. Struttura della linea di costa;
9. Progetto integrato del sistema demaniale marittimo;
10. Rapporto tra il fronte a mare delle spiagge e la destinazione delle spiagge libere;

Il Piano Demaniale Marittimo di livello comunale PDMc

cosa intendiamo

È lo strumento di assetto, gestione, controllo e monitoraggio del territorio costiero comunale 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. Il Piano 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. Il PDMc, di seguito Piano, 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, all'interno di una cornice di senso fondata su strategie fattibili per la difesa e la valorizzazione del paesaggio costiero.

Il presente Piano ha l'obiettivo prioritario di innescare politiche del territorio locale e di area vasta utili per concretizzare un nuovo modello di utilizzo del Demanio Marittimo più vicino alla tutela dell'ambiente e del paesaggio. Al fine di perseguire tale obiettivo il Piano allarga i propri orizzonti di riferimento e trascende la semplice linea di costa verso un ambito paesaggistico di riferimento più complesso e integrato.

Il Piano tende verso un nuovo modello di turismo di qualità fondato sulla salvaguardia ambientale e sui valori paesaggistici presenti. Promuove quindi un nuovo modello ecosostenibile e removibile di attrezzamento della costa, e pertanto più congruo ai caratteri geomorfologici presenti in corrispondenza della costa del comune di Rocca San Giovanni e dell'intera Costa dei Trabocchi.

Il Piano eleva il paesaggio costiero presente a patrimonio di risorse identitarie della collettività da conservare e valorizzare perché cornice di senso della Costa dei Trabocchi.

L'unicità non residuale del paesaggio costiero della Costa dei Trabocchi, ambito di Rocca San Giovanni, diviene a tutti gli effetti l'essenza del Piano e quindi la ragione unica di una possibile destinazione turistica unitaria da costruire in modo unitario per il futuro. Allo scopo il Piano tenta di strutturare per parti un modello di utilizzo e comportamentale unitario. Una "prova" innescata dal Comune di Rocca San Giovanni e dal Comune di San Vito Chietino per parti al fine di restituire una visione, un piano, un progetto uno stile di paesaggio della costa condiviso e unitario in cui si riconoscono abitanti, operatori, lavoratori, turisti, fruitori e amministratori ai vari livelli di governo del territorio.

Temi progettuali, obiettivi e strategie

compendio

Il Piano concorre alla strutturazione e alla promozione di una nuova idea di territorio per un turismo di qualità ecosostenibile. La creazione di un nuovo modello di ricettività turistica e di mobilità sostenibile sono i temi progettuali principali che il Piano affronta per rigenerare l'assetto socio-economico della collettività locale, ovvero, degli abitanti del territorio. Il paesaggio costiero e l'ambiente ivi custodito sono considerati, insieme, un patrimonio di risorse identitarie da valorizzare e da tutelare a vantaggio del complessivo iconema territoriale esistente "la Costa dei Trabocchi".

Il Piano considera e promuove l'integrazione del sistema ricettivo con il sistema dell'attrezzamento dell'arenile (nelle sue diverse forme), con il sistema ambientale e paesaggistico e con il sistema della mobilità. Questo in specifica coerenza con il Documento Programmatico del Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera della Provincia di Chieti (Del. Consiglio provinciale n. 131 del 21/12/2010), nonché, oltremodo, con il progetto preliminare della Via Verde della Costa dei Trabocchi (porzione provinciale di Chieti del progetto "Bike to Coast" della Regione Abruzzo), con

il Quadro di Riferimento Regionale Q.R.R. (configurazione di coerenza con il Piano Regionale Paesistico PRP) e con il Piano Regolatore Generale vigente.

La vocazione turistica del Comune di Rocca San Giovanni è indagata dal Piano per mezzo di lavori descrittivi, interpretativi e progettuali di una porzione di territorio ampia non limitata alla semplice linea di costa. Tale approccio si è reso necessario per innescare politiche di coerenza urbanistica, politiche di coerenza ambientale e paesaggistica. Trattasi di azioni strategiche che hanno come obiettivo prioritario quello della rigenerazione dell'intero territorio a partire dalla prima forma di attrattività percepita, non troppo celata, e quindi praticata, ovvero, del turismo balneare estivo da destagionalizzare. Contestualmente, anche la pratica agricola, che ha connotato nel tempo un paesaggio irriproducibile per bellezza, autenticità e offerta di prodotti tipici, concorre alla strutturazione di un sistema di accoglienza diffusa.

Il luogo, le pratiche d'uso e in particolare le azioni in corso riconosciute come meritevoli di implementazione per la rigenerazione del territorio, sono gli elementi principali da cui è stata avviata una complessa fase di studio per una proposta di Piano orientata verso una offerta turistica nuova e dinamica, fondata sulle autenticità dei luoghi, sulla dimensione del fare esperienza nei contesti paesaggistici presenti, e sulla valorizzazione del sistema ambientale.

Al fine di garantire una proposta progettuale capace di riconoscersi anche come un documento di qualità degli usi possibili del territorio costiero, in funzione della presenza del mare e della spiaggia, con i diversi contesti ambientali e paesaggistici posti in prossimità del Demanio Marittimo, è stato pensato uno strumento di Piano in grado di codificare i suddetti obiettivi di qualità in azioni per l'Amministrazione. E questo attraverso due componenti operative interconnesse, diverse ma non separate. Una componente dotata di consistenza giuridica perché riferita al Demanio Marittimo in senso stretto (in questo caso il Piano incide direttamente sugli usi e sulle pratiche possibili applicando i principi sopra esposti con potere conformativo, stabilito per Legge). E una componente non conformativa denominata "Direttiva progettuale" senza consistenza giuridica perché riferita alle aree esterne al Demanio Marittimo. Trattasi di una struttura progettuale necessaria affinché si rigeneri una porzione di territorio, e non solo una esile fascia demaniale su cui elencare unità di intervento slegate dal contesto territoriale di riferimento. In questo modo il Piano può funzionare da solo, applicando unicamente la parte conformativa, ma si completa, si rafforza, prende efficacia e senso con la Direttiva perché rivolta alle aree contermini esterne al Demanio.

E' 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. E' possibile innescare una nuova offerta turistica ecosostenibile solo coinvolgendo anche le porzioni di territorio esterne al Demanio e appartenenti alla fascia costiera e retrocostiera (immaginiamo le aree del Demanio Marittimo senza l'ausilio delle aderenti aree ferroviarie dismesse, peraltro, sede della Via Verde della Costa dei Trabocchi. Quale possibile rigenerazione?). Tra gli obiettivi prioritari del Piano vi è pertanto la necessità di strutturare uno strumento efficace perché capace di concorrere verso il perseguimento di un nuovo turismo di qualità con il supporto degli altri strumenti di governo del territorio, a partire dal Piano Regolatore Esecutivo.

Con la dismissione del tracciato ferroviario, con l'attesa realizzazione della Via Verde della Costa dei Trabocchi, con l'approvazione del nuovo Piano Demaniale Marittimo regionale, con le nuove strategie dell'Europa per la promozione del turismo costiero, con il riconoscimento del sistema di aree protette della costa teatina (L.R. 30 marzo 2007, n. 5) e con il riconoscimento della Costa dei Trabocchi come manifesto di paesaggio si concretizzano occasioni irrinunciabili per la rigenerazione del territorio costiero. Il Piano si inserisce pertanto in un contesto temporale di particolare fertilità allorché le suddette azioni divengono in forma congiunta "occasioni" per il

territorio. Il presente Piano è dunque un auspicabile modello pilota di nuovi paradigmi socioeconomici di matrice paesaggistica; la salvaguardia e la valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio divengono priorità detentrici di attrattività, ovvero la cura di un patrimonio di risorse identitarie diviene economicamente vantaggioso e sostenibile per l'intera economia locale, in particolare per i più giovani.

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

Efficacia del Piano

Per efficacia intendiamo il rapporto esistente tra gli obiettivi e gli strumenti adottati per conseguirli. Risulta evidente che anche in presenza di un buon piano gli esiti non possono essere garantiti se non vi è una reale disposizione attuativa. E' opportuno parlare di efficacia del processo di pianificazione riferendosi, in questo caso, alla capacità dell'amministrazione pubblica di prendere decisioni in merito alla realizzazione degli interventi di valorizzazione della costa. In tale accezione, quindi, non è più tanto al singolo strumento che si deve porre attenzione quanto alla dinamicità del processo di rigenerazione nel suo complesso. Il Piano deve essere accompagnato da una presa di responsabilità comune. E' fondamentale quindi il ruolo di garante che l'amministrazione pubblica deve svolgere nei confronti della suddetta rigenerazione della costa (valorizzazione urbana e territoriale), tanto più oggi che i processi di pianificazione risultano ulteriormente complessi, e le variabili molteplici quanto imprevedibili. E' necessario un ragionamento flessibile con cui mettere in atto strategie unitarie (in particolare per la Costa dei Trabocchi perché si identifica già nell'immaginario collettivo come una porzione di territorio ampia e coesa, come un paesaggio identitario "iconema") per interventi concreti, operativi e definiti.

La struttura dell'ambito costiero

palinsesto locale

L'ambito costiero del Comune di Rocca San Giovanni detiene tutti i caratteri costitutivi principali della Costa dei Trabocchi in senso complessivo. Pertanto, al fine di acquisire una maggiore conoscenza del territorio in oggetto si è ritenuto opportuno riproporre di seguito un brano descrittivo redatto dal prof. Franco Farinelli in occasione del documento preliminare del progetto speciale territoriale della fascia costiera della Provincia di Chieti.

"Una possibile chiave di lettura del territorio conduce al riconoscimento dell'interconnessione contrapposta di due sistemi a pettine. Il primo è costituito dal sistema naturale valle-crinale (Fosso Tommaso e Fosso delle Farfalle, Piano dei Marchi e Valle Grande con Foce, il crinale di Acquarelli e Pontone con l'apertura a valle di Costa del Mulino e Ciamaretti verso il mare. Piano Favaro costituisce cerniera morfologica laddove l'orientamento della costa cambia versante disponendosi verso sud con l'apertura del Golfo di Venere a partire dal Fosso San Giovanni), il secondo è organizzato dal sistema antropico del fascio infrastrutturale che si snoda lungo la costa e dai rispettivi assi di penetrazione interna (innesto sui crinali e pianori fino ad arrivare al centro storico

distante in linea d'aria circa quattro chilometri dal mare). Nello specifico in relazione alla viabilità locale e interpodereale vi sono connessioni dirette tra la costa e il crinale con notevoli salti di quota (è il caso della strada comunale che si inerpica velocemente da contrada Vallevò verso il pianoro cosiddetto dei Marchi, e più a sud della strada comunale di Piane Favaro). Le caratteristiche geomorfologiche della costa possono essere mirabilmente sintetizzate come di seguito riportato:

“Con il delta del Trigno cessa in pratica la lunghissima fascia di elevata densità demografica che orla senza interruzione il piede esterno dell'Appennino, dal Piemonte al confine con il Molise. Nell'ambito della costa abruzzese si distingue al riguardo una sezione nord-occidentale, tra Tronto e Sangro, più densamente e fittamente umanizzata rispetto a quella sud-orientale: mentre a NO del Sangro i centri costieri si trovano ad una distanza media di appena otto chilometri l'uno dall'altro, a sud-est del fiume dopo il Vasto essi diradano bruscamente. La prima, che comprende per intero la costa chietina, rappresenta in forma esemplare il fenomeno tipicamente mediterraneo dello sdoppiamento dei centri per discesa al mare, richiamati dalla ferrovia e dalla valorizzazione turistica dell'arenile. Nel tratto costiero piceno tale dinamica, che i geografi denominano “gemmazione”, da luogo alla bipolarità tra il borgo che risiede sulla falesia sovrastante il litorale e il sottostante “porto”, ma già nel contiguo tratto aprutino, di cui quello teatino è la continuazione, essa assume la forma della corrispondenza tra “paese” e “marina”. L'area di forza delle “marine”, dove cioè tali formazioni esibiscono ancora oggi, a distanza di circa un secolo dalla loro enucleazione, i caratteri più schietti e riconoscibili, va da Silvi e Montesilvano nel Pescaraese fino al Vasto, passando per Montesilvano, Francavilla, Ortona, San Vito, Fossacesia, Torino di Sangro (Ortolani, 1956). Si tratta di una marca paesistica originale e distintiva, anche in forza della sua continuità che non conosce soluzioni lungo tutti i 70 km circa del tratto costiero provinciale, e della peculiarità delle sue caratteristiche che forniscono, nel complessivo contesto dei porti e delle marine adriatiche, un'aria di famiglia agli esempi teatini, la cui salvaguardia e messa in rilievo vanno intesi come momenti essenziali della difesa e promozione delle caratteristiche paesistiche della costa. A ridosso immediato della quale, dunque in direzione del centro cioè del “paese”, le colline marnose e arenacee che degradano lentamente verso il mare sono intersecate da che specie nel tratto inferiore danno luogo a complessi irrigui che prolungano verso l'interno, secondo logiche di produzione per il mercato, le colture intensive e in special modo gli impianti orticoli del litorale. Sulle groppe invece, specie su quelle frentane, domina il vigneto a tendone, il “pergolone”, che dalle basse valli dell'Arielli, del Moro e del Feltrino risale i tronchi delle dorsali rotte dal corso sovralluvionato dei fiumi. L'asse di massima penetrazione di tale coltura si ha in corrispondenza della strada e della ferrovia che da Ortona salgono verso le colline interne, e non è un caso che proprio in corrispondenza delle vie d'acqua e dei rilievi vitati alla metà del secolo scorso la mezzadria, tipo d'impresa che allora ancora esisteva, cedesse sistematicamente il passo alla piccola proprietà coltivatrice. Dove il vigneto non si è spinto, o dove è retrocesso come in qualche caso negli ultimi anni è accaduto, affiora o torna a riaffiorare il secolare paesaggio della steppa cerealicola, animato soltanto dall'inserzione dell'olivo sul piano della coltura erbacea, secondo l'antichissimo modello greco-italiano del maggese climatico. E dove il coltivo conosce forme meno intensive e più grossolane, come in alcune sacche interne, anche la dispersione insediativa rallenta il suo ritmo e registra frequenze minori, sempre secondo il modello della masseria isolata e secondo il carattere intercalare della consistenza delle sue forme d'annucleamento”¹.

Lo sviluppo costiero è iniziato negli anni sessanta/settanta, periodo in cui le grandi infrastrutture furono completate (ammodernamento della ferrovia Ancona-Foggia, autostrada A14, ammodernamento della S.S.16) e l'attività primaria fu impoverita dall'attività secondaria, la quale, offriva un maggiore agio economico per le classi sociali. Inizia così la conquista della costa con la “Marina” (nella porzione del Comune di Rocca San Giovanni non è possibile di parlare di un lido ben strutturato ma di borgo rurale dei pescatori e contadini). Solo Contrada Vallevò posta nord, a confine con il Comune di San Vito Chietino presenta caratteri urbanistici residenziali più compatti.

¹ Documento preliminare al Progetto Speciale Territoriale della Fascia costiera della Provincia di Chieti. F.Farinelli, 2005.

Da una realtà caratterizzata da piccoli centri storici e masserie sparse nel territorio si passa, in poco meno di un trentennio, ad una situazione in cui il centro storico oltre ad avere uno sviluppo urbano lungo le infrastrutture viarie che conducono al mare e verso l'entroterra, ha una seconda realtà direttamente sulla costa. La realtà di Vallevò quindi si sviluppa a partire dal borgo di pescatori per svilupparsi anche in modo parallelo alla ferrovia e alla statale. E' un grumo edilizio perché contenuto da elementi naturali che ne hanno impedito la continuità.

La campagna, nonostante l'esodo e il processo di parcellizzazione, continua ad avere un ruolo fondamentale per l'economia locale. Da una prima ricognizione degli ambiti del paesaggio rurale che connotano la fascia costiera² riconosciamo pratiche agricole legate ad attività svolte sul 70% della superficie considerata secondo cinque classi principali di usi prevalenti: seminativo, vigneto, oliveto, boschi, zone agricole eterogenee, zone produttive. La pratica agricola è ancora molto diffusa e rappresenta tuttora l'attività consolidata principale. Questa è articolata in due gruppi:

1. il grande sistema dei campi coltivati: uliveto, vigneto, seminativo arborato;
2. il grande sistema delle coltivazioni complesse ed eterogenee.

Il primo sistema è distribuito in maniera piuttosto omogenea mantenendosi quasi sempre arretrato rispetto alle principali infrastrutture. Il secondo sistema, di cui fanno parte anche gli orti litoranei, è caratterizzato da una pratica agricola residuale. Vi si riconoscono piccoli appezzamenti marcati da orditure bene evidenti collocate in quelle zone in cui non vi sono grandi spazi omogenei disponibili come pendii, fossati, canali, aree residuali tra zone residenziali e infrastrutture.

E' importante notare che la presenza del mare non ha rappresentato una fonte di attività prioritaria, al contrario è sempre stato un elemento dal quale ci si è mantenuti lontani, quasi a difesa. Nello specifico, escludendo la realtà della suddetta contrada Vallevò a nord, e alcune episodiche aree in cui si pratica/va la pesca con i tipici trabocchi, l'intero ambito costiero è caratterizzato dalla prevalenza delle pratiche agricole e produttive a discapito di quelle legate al mare. Anche le attività connesse al turismo balneare estivo risultano limitate ai pochi arenili disponibili e, peraltro, con una stagionalità oramai molto ridotta. Il turismo balneare di massa è concentrato dove è possibile attrezzare gli arenili, e dove è possibile avere una adeguata accessibilità con parcheggi e accessi pedonali (Foce).

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

La carta interpretativa e descrittiva del palinsesto locale (Tav. 05 di Piano) veicola con chiara sintesi i caratteri specifici della cimosa costiera. L'andamento geomorfologico evidenzia un bordo di pianoro litoraneo posizionato a circa mt. 110 slm unitamente al crinale di insediamento principale, tipico delle aree agricole, posto ad una quota leggermente superiore. Il sistema ambientale del contesto in argomento, anche se di natura residuale rispetto agli assetti preesistenti all'unità d'Italia, comunque si configura ancora ben leggibile e compatto, soprattutto in corrispondenza del SIC Fosso delle Farfalle e lungo tutta la prima collina litoranea verso sud. A nord in corrispondenza della contrada Vallevò invece si legge con interesse una marcata

² Ambiti retrocostieri di media collina; Ambiti delle colture arboree retrocostiere e di media collina; Ambiti vallivi ad alta potenzialità produttiva. PROTAGRI "Un progetto strategico per le aree agricole", Provincia di Chieti, 2004.

residualità dei caratteri ambientali posta soprattutto in corrispondenza della zona bassa e della prima collina. In questa porzione della costa si riscontra una sensibile promiscuità di piccole aree boscate, cespuglieti e brughiere unitamente ad isolati orti litoranei e intersezioni di testate delle aree agricole. Appare evidente quindi un sistema ambientale e paesaggistico residuale con elementi di alterazione (non solo le case sparse delle colline, ma anche l'edificato lineare lungo le infrastrutture viarie). Questa caratterizzazione anche se in forma minima la si riscontra a sud in corrispondenza della parte bassa di Piane Favaro.

La parte restante della fascia costiera e della collina prospiciente il mare, posta tra le due suddette porzioni, è caratterizzata importanti serbatoi di naturalità e orti litoranei con aree agricole importanti dal punto di vista paesaggistico. Di grande impatto percettivo è il paesaggio vallivo della zona Foce il quale è godibile penetrando la valle dalla linea di costa e risalendo fino a raggiungere il centro storico di Rocca San Giovanni. In tale ambito sono custodite aree boscate ripariali uniche con l'ambiente del cerqueto a roverella.

Il sistema insediativo locale è leggibile all'interno di un abaco di sintesi che evidenzia quattro caratteri principali:

- Vallevo - La Penna. Insediamento lineare di costa. L'innescò dell'inurbamento attorno ad alcuni piccoli nuclei marini ha condotto verso una edificazione lineare non densa lungo la Statale Adriatica. Oltre alla residenza insistono recenti strutture ricettive correlate al turismo balneare;
- Foce. Insediamento lineare di costa rado non compatto e diffuso. Ambito in cui prevale la naturalità del luogo anche in presenza di elementi edilizi degradati non residenziali;
- Piano Favaro. Insediamenti di agglomerazione lineare lungo la viabilità. Espansione principale lungo la direttrice viaria provinciale;
- Nuclei edilizi e nuclei agricoli diffusi anche di attestazione lineare lungo la viabilità locale.

Il paesaggio dell'ambito costiero

interpretazioni e descrizioni

Lo studio che il Piano propone per la comprensione del paesaggio costiero è fondato sui criteri definiti dalla Convenzione Europea sul Paesaggio (Firenze, 20/10/2000) successivamente ripresi dalla legislazione nazionale per mezzo dell'intervenuto Decreto Legislativo n.42 del 22/01/2004 e s.m.i, meglio noto come Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio:

“Per paesaggio si intende una parte omogenea di territorio i cui caratteri derivano dalla natura, dalla storia umana o dalle reciproche interrelazioni. La tutela e la valorizzazione del paesaggio salvaguardano i valori che esso esprime quali manifestazioni identitarie percepibili. Gli indirizzi e i criteri perseguono gli obiettivi della salvaguardia e della reintegrazione dei valori del paesaggio anche nella prospettiva dello sviluppo sostenibile.”³

I fattori soggettivi che hanno regolato la percezione e quindi l'interpretazione del paesaggio della costa sono:

- la multidimensionalità del paesaggio: le esperienze sensibili nei confronti del paesaggio non derivano dalla sola soddisfazione visiva, ma riguardano l'insieme dei cinque sensi;
- la composizione del paesaggio: dovuta a due attributi fondamentali quali l'ordine e la variabilità (Smardon, Rutledge).
- la forma del paesaggio: risultato dell'insieme delle linee che muovendosi creano un'immagine.
- la scala del paesaggio: intesa come rapporto tra gli elementi costitutivi del paesaggio e la loro distribuzione spaziale.

³ Artt. 131 – 132 del D.Lgs 42/2004, Codice dei Beni culturali e del paesaggio.

- le componenti cromatiche: i colori giocano un ruolo importante nella percezione del paesaggio; colori vivaci e ad alta intensità emergono dalla scena, mentre quelli neutri si disperdono sullo sfondo. Il cambiamento delle stagioni, modificando, tra gli altri, i rapporti cromatici nel paesaggio, varia in modo considerevole le reazioni degli osservatori.
- le esperienze psicologiche individuali: sono il risultato di emozioni, non soltanto visive, influenzanti in modo determinante l'apprezzamento visivo nei confronti del paesaggio.
- la dinamicità: il paesaggio non è statico, ma soggetto a periodici cambiamenti rispettivamente dovuti: al variare delle condizioni atmosferiche, al succedersi delle stagioni e, nel lungo periodo, ai cambiamenti strutturali indotti dagli eventi naturali o dalle attività umane.
- la memoria storica: ovvero la coscienza che il paesaggio è anche il risultato delle attività umane che si sono susseguite nei secoli e che hanno contribuito a definirlo nel suo attuale aspetto;
- la prospettiva dell'osservatore: ovvero il fatto che il paesaggio venga visto da terra o dall'alto. Un paesaggio osservato dall'aereo ha rapporti spaziali diversi rispetto all'osservatore a terra e può portare alla luce elementi a volte sconosciuti all'osservatore a terra.
- Il moto dell'osservatore: il paesaggio per un osservatore in moto, si presenta da punti di vista continuamente variabili. In queste condizioni gioca un ruolo determinante la sequenza delle vedute la cui importanza relativa varia in funzione della velocità dell'osservatore.

Il moto dell'osservatore e la percorrenza rappresentano per la percezione del paesaggio fattori essenziali, in quanto, evitano una lettura del territorio esclusivamente iconografica legata all'esclusivo utilizzo della tradizionale visione zenitale.

La percorrenza lenta e non motorizzata della fascia costiera lungo il sedime ferroviario dismesso aderente al Demanio marittimo (futura sede della la via verde) ha permesso nuove e diverse percezioni del paesaggio litoraneo, ci obbliga ad essere dentro il paesaggio e ad osservarlo e percepirlo dal di dentro. "La percorrenza dispone il soggetto osservatore ad una graduale sensibilizzazione verso il paesaggio circostante, contribuendo ad aumentare le capacità percettive e a cogliere il senso del diversificato contesto in cui si è immersi"⁴. Percorrendo il futuro tracciato della via verde si percepisce come gli elementi che strutturano il paesaggio siano in una continua e stretta relazione. La presenza del mare, ad esempio, relaziona le diverse tipologie di spiaggia connesse con il sistema dei fossati, dei canali e degli orti litoranei. Gli elementi del paesaggio costiero sono stati sempre separati dal tracciato ferroviario.

La carta interpretativa e descrittiva del paesaggio locale (Tav. 06 del Piano) rintraccia i macro valori di paesaggio presenti sul territorio comunale definendo una classificazione elastica, non definitiva e fortemente integrata. Applicando i criteri della suddetta convenzione l'ambito paesaggistico più autentico è senza dubbio quello comprendente il SIC Fosso delle Farfalle, dove, peraltro, anche se vi si riconosce un paesaggio costiero di notevole rilevanza, comunque vi è la presenza di una parziale integrità se riferita agli assetti paesaggistici originari.

Tutta la fascia costiera, unitamente alla valle che si apre in corrispondenza della località Foce con Valle Grande e Costa del Mulino, compresa la fascia pedecollinare di intersezione con l'ambito vallivo, è interpretata quale paesaggio di accertata rilevanza modificato dall'attività antropica di livello urbano ed extraurbano (residenza, attività ricettive, infrastrutture ferroviarie, viabilità principale e locale). Le aree agricole costiere e retrocostiere sono considerate quale paesaggio di notevole rilevanza modificato dalla pratica agricola stessa con il contributo della residenza diffusa, a partire da quella correlata alla conduzione del fondo (masserie e borghi agricoli). Viene

⁴ A. De Rossi, G. Durbiano, F. Governa, L. Rainerio, Matteo Robiglio (a cura di), Linee nel paesaggio, Esplorazioni nei territori della trasformazione, Utet Libreria Torino, 1999.

considerato paesaggio parzialmente e totalmente degradato l'area urbana della Marina e l'area urbana posta in corrispondenza della viabilità lungo la direttrice propria della strada statale Adriatica 16 (Vallevò e parte bassa di Piane Favaro a confine con il Comune di Fossacesia).

Gli obiettivi di qualità paesaggistica si configurano invece come un sistema di azioni prioritarie per innescare la valorizzazione del territorio a partire da operazioni motrici ben definite e individuate. 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 del Piano. Gli obiettivi di qualità costituiscono la trama di senso per i criteri di intervento già assunti dalla Direttiva per la valorizzazione della costa teatina della Provincia di Chieti (Del. G.P. del 21/05/2009 n.209).

Conservazione attiva

Mantenimento delle caratteristiche, dei valori costitutivi e delle morfologie dei luoghi. Conservazione dell'ambiente naturale pertinente al Sito di Interesse Comunitario SIC Fosso delle farfalle e alla fascia pedecollinare con il crinale parzialmente abitato (Piane Favaro) perché utile al mantenimento della cintura verde che affaccia sulla costa. Mantenimento dei versanti boscati con il recupero delle fasce arbustive presenti ai margini. Azioni di rimboschimento e di rafforzamento degli elementi naturali vegetazionali presenti (riconnesione della residualità).

Sviluppo sostenibile.

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, alla fascia costiera e alla collina litoranea, al centro storico.

Per le aree agricole è auspicabile l'incentivazione delle produzioni agro-alimentari tipiche con tendenza all'innescio della produzione biologica. Per il centro storico e i nuclei abitati è necessaria la valorizzazione del patrimonio abitativo esistente per mezzo della ristrutturazione ed il restauro delle unità edilizie che richiedono interventi sia per la messa a coerenza con i requisiti igienico-sanitari, sia per concorrere ai livelli qualitativi utili per disporre l'immobile all'accoglienza diffusa. Di particolare importanza assume la messa in sicurezza, l'adeguamento e la ristrutturazione dei tratti stradali con attenzione all'impatto ambientale dei lavori previsti, e alla tutela delle condizioni che lasciano percepire il paesaggio costiero senza elementi di disturbo visivo.

Riqualificazione delle porzioni compromesse e degradate per il recupero dei valori preesistenti ovvero per la creazione di nuovi valori paesaggistici (anche in ambito urbano) coerenti ed integrati con il contesto in cui insistono. Riqualificazione urbanistica degli spazi e delle pertinenze, degli accessi e delle aree di sosta anche attraverso misure di mitigazione dell'impatto visivo. Riqualificazione e valorizzazione degli spazi ferroviari dismessi.

Visione guida

politiche di valorizzazione del paesaggio costiero

Affinché una qualsiasi idea di territorio sia condivisa ed efficace per le scelte intraprese dal Piano 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 (Tav. 06 di Piano) è strutturata da obiettivi di qualità e da un sistema coerente di progetti strategici.

La visione guida è un quadro complesso di indirizzo progettuale non conformativo. Rappresenta un quadro di riferimento ragionato, coerente con le caratteristiche del territorio. E' uno scenario di

riferimento ottimale verso cui la collettività può rivolgere attenzione per il medio e lungo termine. E' un insieme complesso di azioni che tendono verso un futuro auspicabile fondato sul miglioramento delle attuali condizioni socioeconomiche locali. La visione guida ha come fondamento la valorizzazione e la salvaguardia del sistema ambientale e paesaggistico, il quale, come detto, è inteso come patrimonio di risorse identitarie utile anche alla rigenerazione dell'offerta turistica esistente. L'attrattività turistica del territorio di Rocca San Giovanni, e della Costa dei Trabocchi, ha ragione di esistere in virtù della presenza degli ineludibili serbatoi di naturalità succitati.

La visione guida (Tav. 06 di Piano) indirizza le scelte future verso una strada sostenibile, fattibile e perseguibile per la valorizzazione della costa, in modo tale che, una volta definiti gli indirizzi progettuali del Piano possa divenire 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 con le indicazioni che la stessa visione guida esprime.

E' 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. E' la visualizzazione dei temi progettuali senza consistenza giuridica della nuova idea di territorio, è una struttura progettuale ragionata, condivisa e non conformativa che solidarizza e concentra l'azione progettuale del Piano, e del territorio costiero, verso direzioni orientate con criterio per l'interesse collettivo.

Politiche per la mobilità

Due sono gli obiettivi principali: la realizzazione della via verde e la valorizzazione della statale Adriatica. Quest'ultima infrastruttura attraversa il territorio tenendosi sempre parallela alla via verde rappresentandone la principale struttura di servizio. La statale Adriatica deve essere attrezzata affinché sia possibile raggiungere il mare e la via verde tramite spazi per la sosta delle autovetture e per lo scambio intermodale auto-bici. Sono necessari accessi sicuri e rispettosi dell'ambiente circostante che non richiedano l'impiego di materiali e tecniche impattanti. Si ritiene fondamentale dotare la statale di segnaletica orizzontale e verticale al fine di rendere percepibile il sistema attrezzato della via verde. Sono inoltre auspicabili interventi di manutenzione e valorizzazione delle strade vicinali storiche perché rappresentano una testimonianza inscindibile delle bellezze paesaggistiche, delle valenze ambientali e delle pratiche d'uso del territorio costiero.

Politiche per il turismo costiero

Hanno come obiettivo principale la costituzione di un sistema turistico-culturale di qualità, sono intese come manifesto culturale del territorio, come un pacchetto di offerte ed opportunità per la promozione turistica e valorizzazione delle tradizioni locali. Si promuove una nuova forma di turismo basato sulla riscoperta del territorio e delle sue peculiarità tramite la percorrenza lenta e non motorizzata garantita dalla via verde; in questo modo si propone un turismo dinamico e alternativo alla frequentazione dei luoghi per punti, un turismo itinerante non limitato alla sola stagione estiva.

Struttura della linea di costa

andamento morfologico e classificazione tipologica del Demanio Marittimo

La linea di costa compresa all'interno dell'ambito amministrativo del Comune di Rocca San Giovanni è sostanzialmente contraddistinta da una scogliera bassa interrotta, nella sua continuità, esclusivamente dal tratto di spiaggia ciottolosa presente in località Foce (Tav. 07 di Piano). Nello specifico sono presenti circa ml 1281 di scogliera bassa e circa ml 703 di spiaggia ciottolosa.

La porzione di scogliera bassa è strutturata anche dalla presenza di ambiti di pregio dal punto di vista ambientale e paesaggistico. Le aree di Vallevò, Vallevò 1 (Punta Isolata), Punta Torre e

Punta Cavalluccio abbracciano e contengono valori naturali autentici ancora integri e godibili per mezzo di un attraversamento lento non motorizzato, ora reso possibile dalla dismissione del tracciato ferroviario (futura Via Verde). La barriera della ferrovia ha preservato nel tempo l'autenticità di tale porzione di costa inaccessibile. Oggi la riappropriazione del compendio ferroviario impone, come detto, un ragionamento unitario rispetto alle aree demaniali. In questa porzione di costa adriatica, la costa dei Trabocchi, affinché sia possibile strutturare un Piano Demaniale Marittimo di livello comunale ragionato e lungimirante, è necessario coinvolgere e considerare (a livello di indirizzo strategico senza potere conformativo) anche le aree ferroviarie dismesse perché "oggi" consentono la concretizzazione "fattibile" di livelli di attrezzamento ecosostenibile del Demanio di elevata qualità. Trattasi di aree aderenti al Demanio già espropriate, e in possesso della Provincia di Chieti (affidate in comodato d'uso al Comune) per la realizzazione della Via Verde e per la rigenerazione territoriale della Costa dei Trabocchi.

La spiaggia ciottolosa di località Foce invece è più accessibile sia dalla viabilità locale e nazionale, sia dalla futura Via Verde per effetto dell'esistenza di una zona di sosta già attrezzata e servita. La spiaggia è percorribile a piedi anche longitudinalmente per tutta la sua estensione. L'erosione costiera ha reso necessario posizionare su questa spiaggia sette pennelli artificiali, i quali, oggi concorrono a tutti gli effetti a possibili nuovi modelli di attrezzamento della costa.

A sud in corrispondenza del confine con il Comune di Fossacesia insiste l'unico stabilimento balneare di tipo tradizionale, cosiddetto lido Cavalluccio. Anche in questo piccolo ambito l'erosione costiera è stata importante tale da ritenere indispensabile un intervento recentissimo per la posa in opera di elementi artificiali a protezione della forza del mare.

Di particolare suggestione sono i trabocchi (complessivamente sette da nord a sud) e i due alaggi per piccole imbarcazioni, a nord il porticciolo di Vallevò, a sud il piccolissimo alaggio del Cavalluccio.

La distribuzione delle concessioni esistenti e la localizzazione dei trabocchi, distribuiti da nord a sud della fascia costiera comunale, è ben identificabile con l'osservazione degli elaborati di Piano: Tav. 07, Tav. 09, Tav. 10, Tav. 11a/b/c, Tav. 12a/b,c.

Per quanto attiene la presenza di elementi artificiali in ambito demaniale è necessario evidenziare l'esistenza di un consistente apparato protettivo realizzato nel tempo da RFI per difendere la linea ferroviaria dall'azione del mare. Nell'elaborato Tav. 0 di Piano è possibile osservare il posizionamento pressoché continuo della barriera radente, da nord a sud per tutta la costa (la stessa caratteristica è presente su tutto l'ambito della Costa dei Trabocchi). Tali opere in alcuni punti hanno addirittura accelerato i processi erosivi e in generale rendono poco accessibile il mare dalla terra ferma. Non ne risentono particolarmente le tecniche costruttive dei trabocchi che in maggioranza utilizzano le massicciate artificiali per meglio essere ancorati e stabili rispetto alle oscillazioni innescate dal moto ondoso del mare. Riscontro di tale affermazione è la presenza di sette trabocchi. Ultimamente, nel 2015, in corrispondenza della porzione di costa a nord a confine con il Comune di San Vito Chietino sono stati realizzati due nuovi pennelli della lunghezza ognuno di circa di ml 30,00 i quali, se da una parte contaminano la percezione visiva dell'ambito paesaggistico di pregio dall'altra consentono il ripascimento naturale della spiaggetta ciottolosa, ultimamente scomparsa per effetto dell'erosione marina. Nella zona di costa posta a sud a confine con il Comune di Fossacesia, invece, sono stati appena conclusi importanti lavori per il posizionamento di tre pennelli unitamente al rafforzamento di barriere a mare esistenti.

In prima istanza, in funzione di quanto detto, la strategia di adattamento meglio adeguata per il breve periodo è quella di promuovere un attrezzamento leggero removibile ecosostenibile, che si adatta molto bene agli elementi artificiali posati per contrastare l'erosione costiera (pennelli), soprattutto in presenza di un aderente e vantaggioso nuovo sistema di accessibilità diretta

costituito dal sedime ferroviario dismesso. Quanto suddetto si configura quale migliore condizione progettuale al posto di concessioni balneari tradizionali con strutture fisse. Peraltro, tale doverosa scelta è sostenuta dai concetti introdotti dal nuovo Piano Demaniale marittimo regionale (approvato dal Consiglio regionale in data 24 02 2015).

Progetto integrato del sistema demaniale marittimo

codificazione delle strategie coerenti

Il Piano è strutturato da una parte conformativa, propria del Demanio Marittimo ai sensi della L.R. 17/12/1997, n. 141 in piena coerenza con il Piano Demaniale Marittimo regionale approvato con Deliberazione del Consiglio regionale del 23/02/2015 (pubblicato sul BURA 15 aprile 2015, n. 13). E da una parte non conformativa denominata "Direttiva" utile a definire una visione progettuale e programmatica unitaria dell'ambito costiero nel suo complesso da attivare e concretizzare con altri strumenti di governo del territorio che ha a disposizione l'Amministrazione comunale a partire dal Piano Regolatore Esecutivo.

La direttiva fornisce solo indirizzi guida per l'utilizzo delle aree aderenti e in prossimità al Demanio Marittimo da recepire, in primo luogo, dal Piano Regolatore Esecutivo e da altri strumenti di governo del territorio.

La direttiva ha l'obiettivo di mettere a coerenza gli usi delle aree che concorrono alla strutturazione di un nuovo sistema turistico di qualità soprattutto in riferimento al compendio ferroviario dismesso aderente al Demanio Marittimo, unitamente alle aree di particolare valore ambientale e paesaggistico da tutelare e valorizzare prossime alla cimosa costiera. Questo nella convinzione che le sole aree demaniali da sole non sono in grado di perseguire i suddetti obiettivi di qualità ambientale e paesaggistica nonché dell'attuale offerta turistica. E' necessario il coinvolgimento delle aree strategiche aderenti e prossime al sistema demaniale inserite all'interno di una visione guida unitaria e coerente. Il Piano quindi sollecita, con la direttiva, le azioni da intraprendere con altri strumenti di piano purché coerenti con l'organizzazione progettuale unitaria della visione guida.

Il Piano promuove forme innovative di attrezzamento in contesti ambientali e paesaggistici unici. Trattasi di attrezzamento leggero removibile in legno rispettose del contesto in cui si inseriscono perché acquisiscono senso e qualità proprio dai valori naturali presenti e da salvaguardare in ogni forma possibile. La proposta è resa fattibile grazie alle importanti aperture fornite dal nuovo Piano Demaniale Marittimo regionale approvato il 24 febbraio 2015, il quale, per la prima volta, permette l'attrezzamento degli elementi artificiali posti tra terra e mare.

Le aree indagate con la direttiva sono tutte quelle evidenziate negli elaborati di progetto (Tav. 12a,b,c), esterne al demanio marittimo, queste, assumono carattere strategico per il perseguimento degli obiettivi di rigenerazione territoriale della Costa dei Trabocchi (porzione amministrativa di Rocca san Giovanni). Sono aree di particolare importanza e di ineludibile necessità che concorrono, insieme alle aree demaniali, verso la strutturazione di un nuovo sistema turistico di qualità, verso una offerta turistica significata dai valori ambientali presenti e caratterizzata, per questo, dall'attenzione posta nei confronti dei contesti paesaggistici in cui vengono realizzate le opere previste.

Le condizioni di successo del Piano sono definite anche dall'utilizzo di suddette aree, le quali, come detto, se non coinvolte all'interno di un programma unitario rischiano di inficiare e rendere inefficaci le azioni tese verso la dinamicizzazione del sistema turistico ad oggi esistente.

Il presente Piano pertanto non ha consistenza giuridica rispetto alle aree esterne al demanio marittimo, ovvero, non ha potere conformativo rispetto ad esse. Indica, invece, a livello di direttiva locale, gli usi più congrui e coerenti rispetto alla visione guida per il territorio.

La direttiva progettuale ha la finalità di valorizzare la fascia costiera e di garantire la qualità del suo sviluppo e delle sue trasformazioni territoriali. La direttiva è rivolta a sostenere e facilitare gli interventi di trasformazione intorno alla "via verde" con un'azione di copianificazione estesa agli enti locali ed ai soggetti interessati.

Le superfici esterne sono individuabili come Se (SeA1, SeHE, SeB1, SeB2, SeA2/A3, SeB3) nonché PdE Paesaggio di Eccellenza (PdE1, PdE2, PdE3, PdE4).

La differenza sostanziale tra le suddette aree esterne al demanio marittimo che la direttiva progettuale sostiene (Se e PdE) si descrive come di seguito riportato:

Aree Se: sono aree ferroviarie dismesse esterne al demanio marittimo e aderenti a quelle aree che il presente piano demaniale va a destinare all'attrezzamento della costa mediante concessione o affidamento. Sono aree a supporto ecosostenibile delle concessioni previste o affidamenti previsti.

Aree PdE: sono aree ferroviarie dismesse esterne al demanio marittimo di accertata rilevanza paesaggistica. In queste aree si promuove un attrezzamento leggero, removibile, in legno, completamente coerente con il paesaggio in cui si inserisce per forme e cromie, utile al godimento del paesaggio percepito (sedute, passerelle, camminamenti, zona panoramica). Sono aree da affidare gratuitamente esclusivamente per agevolare la percezione del paesaggio ed effettuare la necessaria manutenzione delle stesse bellezze ambientali senza installazione di alcun tipo di nuovo volume.

In riferimento a quanto sopra espresso, di seguito vengono descritte le scelte progettuali del Piano riferite alle aree proprie del Demanio Marittimo:

Zona Lido Grotte

E' la zona demaniale marittima del territorio comunale a confine con il Comune di San Vito Chetino, delimitata a nord dalla "Valle delle Grotte" ed a sud dalla scogliera di Vallevò. In tale zona l'Amministrazione Comunale:

- a) prevede una spiaggia libera attrezzata A1 posta in corrispondenza del pennello artificiale esistente a nord del Trabocco Punta Tufano (Tav. 12a). L'affidamento prevede l'ausilio di una area esterna del Demanio Marittimo SeA1 e ricadente all'interno delle aree ferroviarie dismesse già in comodato d'uso dalla Provincia di Chieti per operazioni di valorizzazione della Costa dei Trabocchi e monitoraggio della fascia costiera.
- b) nel rispetto di quanto previsto agli artt. 36 e seguenti del Codice della Navigazione nonché dell'art. 8 del P.D.M.R., si riserva la possibilità di dare in concessione tratti di costa che si dovessero creare a seguito della realizzazione di opere di difesa della costa stessa proposte da privati, nei modi e nei tempi che verranno stabiliti e regolamentati dall'Amministrazione Pubblica, così come previsto dalla Legge Finanziaria Nazionale. La superficie minima del 20% della nuova costa dovrà essere riservata a spiaggia libera.
- c) si impegna a migliorare l'accesso a mare, potenziando i parcheggi esistenti e previsti nel PRE in zona Torrente Valle delle Grotte, e potenziando il sentiero che da essi giunge a mare. In particolare si impegna a ottimizzare il sistema degli accessi dalla viabilità nazionale e locale alla Via Verde e alla spiaggia.

E' prevista la possibilità di richiedere concessioni demaniali marittime per la realizzazione dei trabocchi, nelle medesime zone in cui, in passato, esistevano trabocchi successivamente abbandonati e scomparsi. Nello specifico i trabocchi preesistenti dovranno essere realizzati in legno potranno essere ristrutturati attraverso l'utilizzazione di tecnologie e/o materiali originari,

inoltre, fatte salve le prescritte autorizzazioni igieniche e sanitarie è consentito l'utilizzo del tabacco anche per attività di pesca-turismo e piccola ristorazione ai sensi delle LL.RR. n. 93/1994 e n. 71/200.

Zona ricovero pescatori Vallevò

Nella zona demaniale marittima compresa tra scogliera di Vallevò ed i bastioni a mare, in corrispondenza del Centro di Documentazione Marino Comunale il Piano prevede il mantenimento e lo sviluppo del porticciolo per ricovero imbarcazioni dei pescatori e da piccolo diporto (Tav. 12a concessione 09/2016 E1/SeE1). L'alaggio è già servito da tempo da una sottile area esterna al Demanio Marittimo e ricadente nelle suddette aree ferroviarie dismesse SeE1.

In tale zona l'Amministrazione Comunale si impegna a porre in essere interventi finalizzati a migliorare la fruibilità, da parte della collettività, dei parcheggi e degli accessi al mare esistenti e di previsione nel presente piano, e la fruibilità del Centro di Documentazione Marino comunale, passando a ridosso degli attracchi delle imbarcazioni. Particolare rilevanza ha l'ottimizzazione delle connessioni a vari livelli della Via Verde con il mare e le infrastrutture viarie esistenti.

Zona lido Vallevò

Nella zona demaniale marittima compresa tra i bastioni a mare e la spiaggia ciottolosa della Foce del torrente Valle Grande, non è previsto il rilascio di alcuna concessione per la realizzazione di stabilimenti balneari. E' prevista solo una spiaggia per associazioni D1 (Tav. 12a/b).

L'intera zona anche se priva di arenile è di grande valore ambientale e paesaggistico tale da connotarsi di forte rilevanza all'interno dell'intero contesto della Costa dei Trabocchi. All'esterno delle superfici demaniali infatti rintracciamo complessivamente tre aree (Tav. 12a/b PdE1, PdE2, PdE3) denominate "Paesaggio di Eccellenza", ovvero, aree ferroviarie dismesse di accertata rilevanza paesaggistica. In queste aree si promuove un attrezzamento leggero, removibile, in legno, completamente coerente con il paesaggio in cui si inserisce per forme e cromie, utile al godimento del paesaggio percepito (sedute, passerelle, camminamenti, zona panoramica). Tali aree sono da affidare gratuitamente per la manutenzione delle bellezze ambientali e paesaggistiche ivi contenute e per il godimento ecosostenibile degli stessi valori in assenza di installazione di nuovi volumi.

Zona Lido Foce

E' la zona dell'arenile ciottoloso dove è possibile, rispetto al resto della costa, un tipo di attrezzamento articolato per la presenza di maggiori spazi a disposizione e soprattutto per la compresenza di elementi che elevano il luogo a ricezione di tipo balneare. Il mare, la spiaggia ciottolosa, i pennelli, la futura Via Verde, i servizi di campeggio, il parcheggio pubblico, la viabilità carrabile locale indipendente da quella nazionale e la foce del torrente Valle Grande classificano il luogo come porzione privilegiata per l'attrezzamento della costa.

Il Piano prevede (Tav. 12b) due concessioni con attrezzamento leggero removibile B1 e B2, e due spiagge libere attrezzate A2 e A3. Tutti i suddetti spazi abbisognano dell'ausilio delle aderenze aree ferroviarie dismesse SeB1, SeB2, SeA2, SeA3. Le restanti porzioni sono spiagge di libera fruizione.

Zona punta Cavalluccio

Nella zona demaniale marittima compresa tra il Primo Trabocco di Punta Cavalluccio e la Punta Cavalluccio, è previsto il rilascio di una concessione (B3 con SeB3) per la realizzazione di stabilimenti balneari ecosostenibili, in legno e completamente removibili a fine stagione (Tav. 12c). E' prevista la possibilità di richiedere concessioni demaniali marittime per la realizzazione dei trabocchi, nelle medesime zone in cui, in passato, esistevano trabocchi successivamente abbandonati e scomparsi. Fatte salve le prescritte autorizzazioni igieniche e sanitarie è consentito

l'utilizzo del trabocco anche per attività di pesca-turismo e piccola ristorazione ai sensi delle LL.RR. n. 93/1994 e n. 71/2001.

Il Piano prevede inoltre un alaggio libero privato per massimo n°2 piccole unità da pesca sull'arenile in prossimità del trabocco esistente di Punta Cavalluccio come ampliamento della concessione del trabocco esistente (E2 Tav 12c). Tale alaggio è essere legato strutturalmente alla concessione del trabocco esistente, e la concessione è rilasciata solo ed esclusivamente allo scopo di favorire le operazioni di manutenzione del trabocco stesso.

In tale zona l'Amministrazione Comunale si impegna a porre in essere interventi finalizzati a migliorare la fruibilità, da parte della collettività, dei parcheggi e degli accessi al mare esistenti e di previsione nel presente piano. In particolare si impegna ad ottimizzare l'integrazione delle aree demaniali con la futura Via Verde e con la soprastante strada statale Adriatica n. 16.

L'ambito costiero in argomento accoglie inoltre una area denominate "Paesaggio di Eccellenza", ovvero, aree ferroviarie dismesse di accertata rilevanza paesaggistica (Tav. 12a/b PdE4). In questo piccolo ambito si promuove un attrezzamento leggero, removibile, in legno, completamente coerente con il paesaggio in cui si inserisce per forme e cromie, utile al godimento del paesaggio percepito (sedute, passerelle, camminamenti, zona panoramica). Tali aree sono da affidare gratuitamente per la manutenzione delle bellezze ambientali e paesaggistiche ivi contenute e per il godimento ecosostenibile degli stessi valori in assenza di installazione di nuovi volumi.

Zona Lido Cavalluccio

La zona demaniale marittima compresa tra Punta Cavalluccio e Fosso San Biagio, limite sud del territorio comunale con il Comune di Fossacesia, non è previsto il rilascio di altre concessioni oltre a quella già esistente, che viene confermata.

E' prevista la possibilità di richiedere concessioni demaniali marittime per la realizzazione dei trabocchi, nelle medesime zone in cui, in passato, esistevano trabocchi successivamente abbandonati e scomparsi.

Rapporto tra il fronte a mare delle spiagge e la destinazione delle spiagge libere *verifica di conformità art. 5 P.D.M. Regione Abruzzo*

Il Piano Demaniale Marittimo di livello comunale deve prevedere la riserva di almeno il 20% del fronte a mare delle spiagge da destinare a spiaggia libera, escluso le zone oggetto di divieto di balneazione permanente ed escluso le Aree di Natura 2000 e delle Aree Protette a meno che gli strumenti di pianificazione dedicati non prevedano la possibilità di utilizzo della stessa con attrezzatura balneare. Nei comuni forniti della riserva minima di spiaggia libera il fronte a mare delle concessioni esistenti è fatto salvo. La Tav. 07 di Piano riportano con dettaglio superfici, rapporti e verifiche.

- Il fronte libero della spiaggia esistente è di circa ml 1150;
- Il fronte di spiaggia libera di progetto è di circa ml 550;
- Il 20% del fronte libero di spiaggia esistente = 20% di ml 1150 > ml 230;
- La spiaggia libera di progetto = ml 550 > minimo requisito pari a ml 230.