



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 ESECUTIVO

COD.	DESCRIZIONE	SCALA	DATA
B.2	RELAZIONE DELLE OPERE ARCHITETTONICHE		APRILE 2017

PROGETTISTI INCARICATI:

Arch. BANDINI PAOLO (Mandatario)
 Ing. FARINA LUIGI
 Ing. PIETROMARTIRE LORENZO
 Geol. CAVALLUCCI SILVIO
 Ing. TUCCI ALESSANDRO-GEINA SRL
 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. OPERE ARCHITETTONICHE E DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE

Il progetto esecutivo architettonico è sviluppato nella maniera seguente:

I.1 INQUADRAMENTO

I.1.a INQUADRAMENTO INTERVENTI

I.1.b SISTEMI DI ACCESSO, VIABILITA' E FRUIBILITA' DELL'OPERA

I.1.b.1 SISTEMI DI ACCESSO, VIABILITA' E FRUIBILITA' DELL'OPERA

I.2 ACCESSI

I.2.1.a ACCESSO NR. 1 ORTONA: Planimetria, Sezione, Prospetto

I.2.1.b ACCESSO NR. 1 ORTONA: Particolari D1- D2

I.2.1.c ACCESSO NR. 1 ORTONA: Particolari D3 - D4 -D5

I.2.2 ACCESSO NR. 2 RIPARI: Planimetria, Sezione, Prospetto, Particolari

I.2.3.a ACCESSO NR. 3 EX STAZIONE SAN VITO CHIETINO: Inquadramento, Planimetria

I.2.3.b ACCESSO NR. 3 EX STAZIONE SAN VITO CHIETINO: Sezione, Particolari D1

I.2.4 ACCESSO NR. 4 VALLEVO': Planimetria, Sezione

I.2.5 – 6 ACCESSO NR. 5 LA FOCE: Planimetria / ACCESSO NR. 6 SAN BIAGIO: Planimetria

I.2.7.a ACCESSO NR. 7 EX STAZIONE FOSSACESIA: Inquadramento, Planimetria

I.2.7.b ACCESSO NR. 7 EX STAZIONE FOSSACESIA: Sezione, Particolari

I.2.8 – 9 ACCESSO NR. 8 AREA SPORTIVA: Plan / ACCESSO NR. 9 PORTO TURISTICO: Plan

I.2.10 – 11 ACCESSO NR. 10 TORINO DI SANGRO: Plan / ACCESSO NR. 11 LE MORGE: Plan

I.2.12 ACCESSO NR. 12 VIGNOLA: Inquadramento, Planimetria

I.2.13 ACCESSO NR. 13 EX STAZIONE VASTO: Planimetria, Sezione

I.3 PISTA (SEZIONI)

I.4 GALLERIE

I.4.a GALLERIE NR. 1 ORTONA: Planimetria, Sezione, Prospetto

I.4.b GALLERIE NR. 2 ORTONA: Planimetria, Sezione, Prospetto

I.4.c GALLERIE NR. 3 TURCHINO: Planimetria, Sezione, Prospetto

I.5 EDIFICI SERVIZI

I.5.a EDIFICIO SERVIZI ORTONA

I.5.b EDIFICIO SERVIZI TIPOLOGICO

I.5.c EDIFICIO SERVIZI FOSSACESIA PORTO TURISTICO

I.6 TIPICI

I.6.a PAVIMENTAZIONI

I.6.a.1 PAVIMENTAZIONI TIPI

I.6.b ARREDO

I.6.b.1 Ringhiera (tipico su cordolo e tipico su roccia) MOD 6 m

I.6.b.2 Ringhiera (tipico su cordolo e tipico su roccia) MOD 4m, MOD 2m, MOD Galleria

I.6.b.3 Ringhiera (tipico zig zag su roccia)

I.6.b.4 Arredo Urbano

I.7 VEGETAZIONE

I.7.a ACCESSO NR. 1 ORTONA: Planimetria 200, Planimetria quotata, Sezione

I.7.b ACCESSO NR. 2 RIPARI: Planimetria 200, Planimetria quotata, Sezione

I.7.c ACCESSO NR. 3 EX STAZIONE SAN VITO CHIETINO: Plan 200, Plan quotata, Sezione

I.7.d ACCESSO NR. 6 SAN BIAGIO: Planimetria 200, Planimetria quotata, Sezione

I.7.e ACCESSO NR. 7 EX STAZIONE FOSSACESIA: Plan 200, Plan quotata, Sezione

I.7.f ACCESSO NR. 10 EX STAZIONE TORINO DI SANGRO: Plan 200, Plan quotata, Sezione

I.7.g ACCESSO NR. 12 VIGNOLA: Inquadramento, Planimetria

I.7.h ACCESSO NR. 13 EX STAZIONE VASTO: Planimetria 200, Planimetria quotata, Sezione

I.8 VARIE

I.8.a FOSSACESIA: Pergolato con Verde e Brise-soleil

I.8.b TORINO DI SANGRO: Area Pineta

I.8.c CASALBORDINO: Lungomare Casalbordino

I.8.d.1 ACCESSO SPIAGGIA 1 e 2

I.8.d.2 ACCESSO SPIAGGIA 3 e 4

I.8.d.3 ACCESSO SPIAGGIA 5 e 6

I.8.d.4 ACCESSO SPIAGGIA 7 e 8

Le parti architettoniche e di riqualificazione ambientale presentano una serie di scelte 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, 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 già in fase definitiva aveva 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 esecutivo perfeziona e precisa tali scelte.

1.1 ANALISI GENERALE DEL PERCORSO CICLOPEDONALE (TAV. I.1)

Gli elaborati descrivono l'andamento generale del tracciato ciclabile con i relativi accessi l'inserimento ambientale, di mitigazione, di cura dell'aspetto dell'accessibilità universale, di evidenziazione dei lati culturali e di incentivazione del lato turistico.

L'elaborato sinottico rimanda alle tavole dedicate, inerenti:

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

1.2 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:

- a) 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.
- b) 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 nelle tavole I.2 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. Infine il terzo fronte, ovvero quello 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 Ex 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.

1.3 ACCESSI: OPERE ARCHITETTONICHE, AMBIENTALI E FUNZIONALI

Il progetto definitivo ha sviluppato i 13 accessi individuati dal progetto preliminare, che in questa fase si evolvono in disegni esecutivi.

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. I.2.1.a / Tav. I.2.1.b / I.2.1.c).

Il progetto esecutivo sulla base di quanto sviluppato nel definitivo propone la realizzazione di un punto di "inizio", che ha una sua vera e precisa identità, dal punto di vista dimensionale e

dal punto di vista percettivo, inserendosi ambientalmente nel contesto e perseguendo i concetti di “accessibilità universale” e di implementazione dei servizi.

Il progetto prevede quindi di inserire un edificio servizi, che conterrà uno spazio per il ristoro (un piccolo bar), servizi igienici ed uno spazio esterno coperto dedicato ai servizi 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 attraverso l’apposizione dello stemma e della scritta in rilievo su lastre in acciaio corten.

Nell’area sono previsti inoltre due fontane / specchi d’acqua, ed una gradonata in modo da rendere lo spazio ancora più aggregativo e caratterizzato.

La soluzione esecutiva prende in conto le specifiche richieste degli Enti, su tutti Sovrintendenza e Comune di Ortona, di rendere possibile con facilità di creare vera continuità della Via Verde con le ciclabili già esistenti più a Nord.

Gli spazi pavimentati saranno realizzati in materiale bituminoso pigmentato, colorati con toni pastello (la campionatura dei colori sarà a scelta dei progettisti e della D.L.) e vi sarà la realizzazione di un’area a verde posizionata lato monte in adiacenza con la ciclabile dove saranno piantati numero 8 alberi (lecci, come visibile nella specifica tavola vegetazione).

L’accesso sarà adeguatamente illuminato con corpi illuminanti su palo implementati da illuminazione scenografica per le parti di maggiore rilievo architettonico come visibile nella specifica tavola dedicata.

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

Accesso nr. 2 Ripari (Tav. I.2.2).

Il progetto prevede la realizzazione di un parcheggio in calcestruzzo drenante come da prescrizioni della Soprintendenza, comprensivo di stalli per disabili e di un accesso in quota alla ciclabile. Inoltre verrà realizzato un filtro arboreo, ancora seguendo le prescrizioni della Soprintendenza, con la piantumazione di arbusti tipo pittosporo (posizionamento esecutivo

del verde visibile nella specifica tavola vegetazione). La sistemazione dell'accesso pavimentato garantisce il facile accesso alla pista a mezzi d'emergenza o per la manutenzione.

L'accesso sarà adeguatamente illuminato con corpi illuminanti come identificati nella specifica tavola impiantistica.

Accesso nr. 3 Ex Stazione di San Vito Chietino (Tav. I.2.3.a/ Tav. I.2.3.b)

Il progetto esecutivo del grande spazio dell'ex stazione prevede, mantenendo ovviamente il "passaggio" lineare del nastro ciclopedonale, la realizzazione di un'area a verde scenografica, come descritto graficamente nella specifica tavola vegetazione, 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 biciclette.

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 anche gli appositi *infopoint* previsti nelle dotazioni progettuali.

L'accesso sarà adeguatamente illuminato con corpi illuminanti come visibile nella specifica tavola dedicata.

Accesso nr. 4 Vallevò (Tav. I.1.2.4)

Il progetto esecutivo, come già previsto nel definitivo, attua 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 materiale bituminoso pigmentato.

L'accesso sarà adeguatamente illuminato con corpi illuminanti come visibile nella specifica tavola dedicata.

Accesso nr. 5 La Foce (Tav. I.2.5 - 6)

Il progetto esecutivo, come previsto nel definitivo, migliora 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.

Ovviamente l'accesso sarà illuminato, come riscontrabile dagli appositi elaborati impiantistici.

Accesso nr. 6 San Biagio (Tav. I.2.5 - 6)

Il progetto esecutivo, come previsto nel definitivo, si prende carico di migliorare l'assetto del parcheggio esistente, curandone la riorganizzazione e la consueta attenzione ai parcheggi dedicati ai portatori di handicap, prevedendo una pavimentazione in cls drenante, come da prescrizione Soprintendenza. A livello architettonico, la previsione progettuale si limita a pavimentare l'area dell'accesso sulla ciclabile, in materiale bituminoso pigmentato. Inoltre è prevista la realizzazione di un filtro arboreo con la piantumazione di arbusti tipo alloro, come da prescrizione Soprintendenza e come visibile nella specifica tavola vegetazione.

L'accesso sarà adeguatamente illuminato (vedi esecutivo impiantistico).

Accesso nr. 7 Ex Stazione di Fossacesia (Tav. I.2.7.a / I.2.7.b)

Come tutte le ex stazioni trattate nel progetto definitivo ed ulteriormente approfondite nel progetto esecutivo, la ex stazione di Fossacesia è un importante accesso intermodale. Il progetto prevede l'arricchimento dello spazio tramite la dotazione di un edificio servizi di dimensioni contenute, che conterrà uno spazio per il ristoro (un piccolo bar), dei servizi igienici e tramite la possibilità di fruire con facilità delle spiagge e degli spazi verso mare: viene prevista una gradonata panoramica ed il recupero di un percorso naturale parzialmente già presente per scendere sull'arenile.

Viene inoltre previsto l'ampliamento della dotazione di parcheggi mettendo a sistema ed a norma gli spazi già esistenti e la realizzazione di filtro arboreo, come da prescrizione Soprintendenza, tramite la piantumazione di numero 7 alberi – nello specifico lecci - come dettagliato nella specifica tavola vegetazione.

Il progetto impiantistico prevede coerente illuminazione con adeguati corpi illuminanti, come visibile nell'esecutivo dedicato.

Accesso nr. 8 Area sportiva (Tav. I.2.8 - 9)

Come descritto nel progetto definitivo si tratta di un accesso semplice per il quale sono previste dal progetto esecutivo le dotazioni di miglioria definibili "standard": pavimentazione dell'area di connessione con la ciclabile in materiale bituminoso pigmentato, panchine, risistemazione e messa a norma del parcheggio, illuminazione.

Accesso nr. 9 Porto turistico (Tav. I.2.8 - 9)

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, la riorganizzazione del parcheggio di esistente che viene attraverso stalli e 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.

L'accesso sarà adeguatamente illuminato (come da esecutivo impiantistico).

Accesso nr. 10 Ex stazione Torino di Sangro (Tav. 1.2.10 - 11)

Come per le altre ex stazioni, il progetto esecutivo prevede l'inserimento di un edificio servizi, che conterrà uno spazio per il ristoro (un piccolo bar), dei servizi igienici, 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. Inoltre verrà realizzato un filtro arboreo, sempre seguendo le prescrizioni della Soprintendenza, con la piantumazione di piante (lecci), come descritto graficamente nella specifica tavola vegetazione.

L'accesso sarà adeguatamente illuminato con corpi illuminanti come visibile nella specifica tavola dedicata.

Accesso nr. 11 Le Morge (Tav. 1.2.10 - 11)

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).

Per garantire comunque lo standard, il progetto esecutivo impiantistico prevede adeguati corpi illuminanti per l'ambito.

Accesso nr. 12 Vignola (Tav. 1.2.12)

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 predisporrà opportuna segnaletica, dissuasori e l'imposizione di una "zona 30".

Terminata la zona 30, il progetto prevede la realizzazione di un nuovo parcheggio con pavimentazione in cls drenante, come da prescrizione della Soprintendenza, e prevede la "nuova" partenza del percorso sul sedime del tracciato dismesso, collocata a sud del parcheggio, ed evidenziata dalla presenza di un filtro arboreo, realizzato come da prescrizione della Soprintendenza, attraverso la piantumazione di alberi.

L'illuminazione (si veda l'esecutivo impiantistico) completa il passaggio da definitivo ad esecutivo di questo accesso.

Accesso nr. 13 Ex stazione Vasto (Tav. I.2.13)

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, che a seguito del parere di conformità urbanistica del comune di Vasto, si limitano nel mantenimento della linearità della ciclabile con la sua prosecuzione verso sud per ricollegarla alla ciclabile proveniente dal comune di San Salvo, alla sistemazione del verde esistente presente tra la ex stazione ferroviaria ed il parcheggio e l'inserimento di un edificio servizi, che conterrà uno spazio per il ristoro (un piccolo bar) e servizi igienici. Sarà effettuata inoltre la sistemazione di porzioni di pavimentazione esistente con materiale bituminoso pigmentato. L'accesso sarà adeguatamente illuminato con corpi illuminanti come visibile nella specifica tavola dedicata.

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 aree caratterizzate da edificazione piuttosto disordinata e di relativa qualità, 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 differenti tipologie)
- la ringhiera in corten, nelle varie declinazioni modulari descritte in seguito.

Le gallerie “con finestre” nr. 1 e nr. 2 (Tav. I.4.a / I.4.b)

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 praticamente a diretto contatto con il mare.

La galleria Turchino (Tav. I.4.c)

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 avrà una quota piano altimetrica di circa un metro più in alto e proprio in quest'area sarà realizzato lo spazio dedicato a d'Annunzio descritto in precedenza.

La zona interna all'edificio di Fossacesia (Tav. I.8.a)

Per il tratto 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.

La zona interna all'edificio di Fossacesia (Tav. I.8.b)

Per la zona in cui la pista passa a fianco alla pineta, il progetto prevede una soluzione di integrazione realizzando dei piccoli spazi di sosta attrezzati, previa sistemazione del fondo esistente attraverso il livellamento e la rullatura, con panchine tipo pic-nic dove i pedoni o i ciclisti potranno fermarsi, come meglio evidenziato nell'elaborato progettuale dedicato.

Il lungomare di Casalbordino (Tav. I.8.c)

Il lungomare di Casalbordino viene indicato 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 come meglio evidenziato nell'elaborato progettuale dedicato.

L'edificio servizi (Tav. I.5.a / I.5.b / I.5.c)

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

- il tipo 1, (presente ad Ortona) dotato di piccolo bar, servizi igienici e spazio esterno coperto;
- il tipo 2, (presente ex stazione San Vito Chietino, località la Foce Rocca San Giovanni, ex stazione Fossacesia, ex stazione Torino di Sangro, ex stazione Vasto) dotato di piccolo bar, servizi igienici;
- il tipo 3, (presente in località porto turistico Fossacesia) 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. La struttura portante ed i solai saranno realizzati in cls prefabbricato come meglio descritto negli elaborati strutturali. Essi saranno dotati dell'impiantistica necessaria per la loro messa in esercizio come meglio evidenziato nell'elaborato progettuale dedicato.