

VIA VERDE DELLA COSTA DEI TRABOCCHI

REGIONE ABRUZZO

REPORT DI VERIFICA

ALLEGATO 1 - LA SCHEDA DI RILEVAZIONE



NUVEC - NUCLEO VERIFICA E CONTROLLO - AREA DI ATTIVITÀ 1
SOSTEGNO E ACCOMPAGNAMENTO PER L'ACCELERAZIONE DI
PROGRAMMI DELLA POLITICA DI COESIONE E VERIFICA DI EFFICACIA

INDICE

ANAGRAFICA.....	3
<i>Dati anagrafici</i>	3
<i>Stato dell'intervento</i>	3
<i>Tipologia dell'intervento</i>	3
QUADRO ECONOMICO-FINANZIARIO.....	4
<i>Quadro finanziario</i>	4
<i>Quadro economico</i>	4
DESCRIZIONE E MATURITÀ PROGETTUALE.....	4
<i>Descrizione</i>	4
<i>Connessione con altri interventi</i>	5
<i>Inquadramento Territoriale dell'intervento su cartografia alla scala di rappresentazione adeguata</i>	6
<i>Rilevanza dell'intervento rispetto al contesto</i>	6
<i>Maturità progettuale</i>	6
OBIETTIVI E INDICATORI.....	7
<i>Utilità dell'intervento</i>	7
<i>Indicatori di realizzazione e di risultato connessi all'intervento</i>	8
<i>Il contributo dell'intervento al programma</i>	9
SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA, ECONOMICA E SOCIALE.....	9
<i>Analisi della domanda attuale e potenziale</i>	9
<i>Analisi dell'offerta attuale e potenziale</i>	9
<i>Convenienza dell'intervento per il territorio</i>	9
GOVERNANCE E CAPACITÀ ISTITUZIONALE.....	10
<i>Soggetti coinvolti</i>	10
<i>Governance - soggetto proponente</i>	10
<i>Governance - soggetto attuatore</i>	11
<i>Capacità tecnico-amministrativa del soggetto attuatore</i>	12
CONFORMITÀ URBANISTICA E AMBIENTALE.....	13
<i>Conformità agli strumenti urbanistici, di programmazione e aspetti ambientali</i>	13
<i>Quadro dei vincoli</i>	14
<i>Sensibilità ambientale del territorio su cui insiste l'infrastruttura</i>	15
<i>Effetti ambientali connessi all'intervento</i>	15
<i>Azioni volte a ridurre le emissioni</i>	15
CRONOPROGRAMMA CONSOLIDATO E CRITICO.....	16
<i>Studio di fattibilità</i>	16
<i>Preliminare</i>	16
<i>Aggiudicazione</i>	16
<i>Definitivo</i>	16
<i>Esecutivo</i>	16
<i>Esecuzione lavori</i>	16
<i>Sospensione lavori Informazioni da acquisire dagli atti di esecuzione della gara d'appalto</i>	16
<i>Collaudo</i>	17
<i>Funzionalità</i>	17
<i>Variazioni complessive rispetto al cronogramma originale</i>	17
<i>Ritardi nell'attuazione dell'intervento</i>	17
IMPLEMENTAZIONE E GESTIONE DELL'INTERVENTO.....	19
<i>Azioni gestionali interne</i>	19
<i>Azioni gestionali esterne</i>	19
<i>Descrizione del modello di gestione prescelto</i>	19
<i>Descrizione delle modalità di attuazione del modello di gestione prescelto</i>	20
PRESENZA DI CRITICITÀ ED EVENTUALI AZIONI CORRETTIVE DA INTRAPRENDERE.....	20

ANAGRAFICA

Dati anagrafici

Codice scheda NUVEC (ID_DB)	1_IT
Programma/Strumento attuativo	PAR Abruzzo FSC 2007-2013
Titolo progetto	RECUPERO E RIFUNZIONALIZZAZIONE DI DETRATTORI AMBIENTALI E POTENZIAMENTO DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ALL'INTERNO DEL SISTEMA DELLE AREE PROTETTE DELLA COSTA TEATINA: VIA VERDE DELLA COSTA DEI TRABOCCHI
CUP	D91B13000490002
Localizzazione	Chieti
Regione	Abruzzo
Provincia	Chieti
Comune	Ortona, San Vito Chietino, Fossacesia, Vasto, Rocca San Giovanni, Torino di Sangro,
Azione	Progetto Recupero e rifunionalizzazione di detrattori ambientali e potenziamento del sistema infrastrutturale all'interno del sistema delle aree protette della Costa teatina
Settore CUP	Infrastrutture di Trasporto
Sotto-settore CUP	Stradali
Categoria CUP	Piste ciclabili

Stato dell'intervento

(specificare la condizione in cui si trova l'intervento al momento della rilevazione e l'atto normativo di riferimento)

	Stato dell'intervento	Atto di riferimento
<input type="checkbox"/>	Programmato	
<input type="checkbox"/>	Ammesso a finanziamento	
<input checked="" type="checkbox"/>	Avviato	
<input type="checkbox"/>	Concluso	
<input type="checkbox"/>	Rendicontato	

Tipologia dell'intervento

(nel caso di lotto funzionale deve trattarsi di lotto funzionalmente autonomo ex art. 51 comma 1 del d.lgs. n. 50/2016)

Materiale Immateriale

<input checked="" type="checkbox"/>	Nuova realizzazione	<input type="checkbox"/>	Intervento completo
		<input type="checkbox"/>	Lotto Funzionale
<input type="checkbox"/>	Ampliamento/potenziamento	<input type="checkbox"/>	Intervento completo
		<input type="checkbox"/>	Lotto Funzionale
<input type="checkbox"/>	Rifunionalizzazione	<input type="checkbox"/>	Intervento completo
		<input type="checkbox"/>	Lotto Funzionale
	Altro		

QUADRO ECONOMICO-FINANZIARIO

Quadro finanziario

Costo complessivo	15.271.000,00
Costo totale ammesso	15.271.000,00
Fonte di finanziamento	FSC 2007/2013
Riferimento normativo della Fonte	PAR Abruzzo 2007-2013

Importi in Euro

Quadro economico

	Preliminare	Base di gara	Post gara	Aggiornato (ultimo)
Lavori incluso oneri di sicurezza	10.311.232,32	10.311.232,32	8.031.662,19	8.031.662,19
Somme a disposizione	4.959.767,58	4.959.767,58	4.959.767,58	4.959.767,58
TOTALE	15.271.000,00	15.271.000,00	12.991.429,77	12.991.429,77
Economie *			€ 2.279.570,13	€ 2.279.570,13

*DD n. 503 del 03.07.2018

Importi in Euro

Percentuale ribasso di gara: **22,28%**

Costo realizzato¹

9.056.887,66

Avanzamento fisico

NOTE

- Contratto di appalto Opere complementari, disposto ai sensi dell'art. 57 comma 5 del D.Lgs. 163/2006 e finanziato mediante l'utilizzo delle economie di gara derivanti dalla rimodulazione del QE
- La Regione Abruzzo ha autorizzato l'utilizzo delle economie derivanti dalla rimodulazione del Quadro Economico posta gara: in data 26.11.2019 è stato approvato il PE.

DESCRIZIONE E MATURITÀ PROGETTUALE

Descrizione

(fornire una descrizione del progetto in base alla sua tipologia e settore di appartenenza; indicare se si tratta di parte di un progetto più grande e, in questo caso, descrivere i criteri utilizzati per la sua suddivisione - max 1.000 caratteri)

Il progetto prevede la realizzazione di una pista ciclopedonale denominata "Via Verde della Costa dei Trabocchi" sul tracciato ferroviario dismesso della linea adriatica tra i comuni di Ortona e Vasto. In particolare, gli interventi connessi alla via Verde uniscono la costruzione della pista ciclopedonale ad azioni di ripristino e protezione delle scogliere soggette a forte erosione e sifonamento, di rigenerazione dell'habitat vegetale autoctono, contrastando i fenomeni di frana e degrado ambientale, anche a causa dell'abbandono dell'infrastruttura, prevedendo inoltre sostegno alla "accessibilità universale". L'obiettivo che si pone è 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 secondo criteri di compatibilità e di sostenibilità appropriati.

¹ La definizione di "costo realizzato" è riportata nel "Manuale del Sistema di Monitoraggio SGP"; in estrema sintesi, coincide con la somma degli importi degli atti amministrativi di liquidazione secondo i rispettivi ordinamenti.

Nel caso di realizzazione di opere e lavori pubblici, coincide con la somma degli importi degli atti amministrativi di liquidazione delle seguenti due categorie di voci:

- per i lavori, con l'importo del SAL liquidato;
- per le somme a disposizione, con l'importo riconosciuto dall'atto amministrativo di liquidazione previsto da ciascun ordinamento

Il valore aggiunto che si intende perseguire è un'immagine di territorio unitaria, fortemente espressiva delle specificità identitarie dei luoghi ma anche fortemente attrattiva verso l'esterno, che configuri un pacchetto "integrato" unitario di offerta di risorse e di servizi facilmente fruibili e, soprattutto, identificabili tra le offerte turistiche nazionali e internazionali.

A supporto di questa immagine, il progetto propone una strategia di innesco di un processo di valorizzazione che agisca su tre fronti paralleli e sinergici tra loro:

1. sul fronte delle relazioni dinamiche materiali, attraverso la creazione di una infrastruttura informatica unitaria che metta in relazione i punti di accesso (nodi intermodali) della pista ciclabile con le risorse del territorio e con 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.
2. Sul fronte delle relazioni immateriali, 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 di innesco, di una rete di gestione, approvvigionamento e monitoraggio di energia elettrica per bici a pedalata assistita, mezzi per disabili e altri mezzi elettrici.
3. Sul fronte delle componenti statiche del sistema, rappresentate dalle attrezzature di servizio fornite alle ex stazione ferroviaria, attraverso l'adeguamento integrato di ciascuna di esse al nuovo ruolo di componenti di rete. Tale adeguamento consiste nell'insieme di opere necessarie ad innalzare il livello qualitativo delle aree esistenti affinché ciascuna di esse possa concorrere alla costruzione di quell'immagine unitaria che si vuole immettere sul mercato del turismo nazionale ed estero.

L'allestimento dell'infrastruttura informatica di interesse comune costituisce il fattore trainante della modernizzazione, secondo una logica di filiera che intende promuovere i prodotti turistici, rendendoli accessibili a tutti, avendo diretti riflessi sulla qualificazione dell'intera offerta turistica regionale.

Fonte: Progetto Esecutivo – Relazione delle opere architettoniche

Connessione con altri interventi

(specificare se si tratta di un intervento incluso in un intervento complesso e indicare la tipologia di connessione – strategica, operativa, funzionale)

Il progetto della Via Verde della Costa dei Trabocchi prende l'avvio dalle indicazioni progettuali del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Chieti.

Il Progetto Speciale Territoriale della Fascia Costiera è un progetto complesso di area vasta, teso alla rigenerazione e valorizzazione delle risorse identitarie dell'ambito costiero, e muove la sua attuazione sia attraverso il processo di pianificazione territoriale, sia per mezzo di un'azione prioritaria capace di divenire un attrattore di riferimento, ossia "la Via Verde della Costa dei Trabocchi".

Nell'ambito del processo di co-pianificazione, per l'attuazione del Progetto Speciale della Fascia Costiera è stato propedeuticamente stipulato un Protocollo di Intesa (2007) tra la Provincia ed i Comuni costieri, poi seguito da un ulteriore Protocollo (2007) tra Regione Abruzzo, Provincia di Chieti ed i Comuni costieri per il perseguimento degli obiettivi promossi dalla intervenuta Legge Regionale n. 5/2007, avente ad oggetto "Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della Costa Teatina".

Tale Legge Regionale è intervenuta con lo scopo di salvaguardare il territorio costiero dalla potenziale aggressione edilizia e speculativa a seguito della dismissione della ferrovia adriatica, avvenuta nell'anno 2005, oltre che per dettare gli indirizzi di valorizzazione della costa, compresa la realizzazione della Via Verde.

Fonte: Relazione del RUP al 27.04.2020

Inquadramento Territoriale dell'intervento su cartografia alla scala di rappresentazione adeguata

(indicare in una mappa le principali vie di comunicazione, le eventuali emergenze territoriali dal punto di vista paesaggistico e delle funzioni urbane e territoriali che hanno attinenza con l'intervento)



Fonte: Progetto esecutivo – Relazione geotecnica

Rilevanza dell'intervento rispetto al contesto

(illustrare l'incidenza dell'intervento rispetto allo stato attuale di dotazione infrastrutturale relativamente al settore di riferimento dell'opera, confrontandola con il fabbisogno rilevato. Indicare inoltre se la rilevanza è connessa all'attuazione di altri interventi connessi.)

Maturità progettuale

Livello di progettazione disponibile	ex D.Lgs 163/2006: <ul style="list-style-type: none"> • Studio di fattibilità <input type="checkbox"/> • Preliminare <input type="checkbox"/> • Definitiva <input type="checkbox"/> • Esecutiva <input checked="" type="checkbox"/> ex D.Lgs. 50/2016: <ul style="list-style-type: none"> • Fattibilità <input type="checkbox"/> • Definitiva <input type="checkbox"/> • Esecutiva <input type="checkbox"/>
Riferimenti atto di approvazione	Determina Dirigenziale n. 889 del 30.10.2017
Disponibilità del sito SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
Il cantiere è aperto? SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
I lavori sono ultimati? SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>	

Le opere realizzate sono in esercizio? SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>	Sono stati realizzati circa 30 km del percorso, di cui circa 15 km, che sono in sicurezza sebbene non ancora collaudati, di fatto sono già utilizzati
--	---

OBIETTIVI E INDICATORI

Utilità dell'intervento

(Informazioni da acquisire dall'esame della documentazione descrittiva del progetto, allegata alla richiesta di finanziamento e da interlocuzioni in loco con il responsabile della realizzazione del progetto)

Quesiti	Note
L'intervento risponde ad una necessità derivante da obbligo di legge? <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> IN PARTE	<i>Se sì, Indicare riferimento normativo</i> Legge Regionale n.5 del 30 marzo 2007 - Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della costa teatina
Qual è il contesto strategico/pianificatorio di riferimento per l'intervento?	Si tratta di un progetto di territorio, che la pianificazione ha previsto negli indirizzi generali di sviluppo e nell'ambito delle prerogative del Piano Territoriale di Coordinamento. L'intervento nasce da una pianificazione di area vasta, e ne rappresenta il principale momento di attuazione. Gli effetti delle previsioni progettuali di pianificazione territoriale si misurano sul medio – lungo periodo e, in questo caso, obiettivi sono quelli della salvaguardia e valorizzazione del territorio, un territorio che fa capo a sette comuni costieri e ad un sistema di risorse territoriali che si è cercato di considerare olisticamente anche nel progetto della Via Verde. <small>Fonte: Relazione del RUP al 27.04.2020</small>
È stata effettuata un'analisi dei fabbisogni inerenti all'intervento? <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	Dato non rilevato dalla documentazione resa disponibile
È disponibile una quantificazione degli utenti destinatari dell'intervento? <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	Dato non rilevato dalla documentazione resa disponibile
Sono individuati gli obiettivi di realizzazione e i relativi target attesi? <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	42 km di pista ciclabile
Sono individuati gli obiettivi di risultato e i relativi target attesi? <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> IN PARTE	La Provincia di Chieti ritiene che misurare l'efficacia del progetto è difficile in quanto gli obiettivi iniziali del progetto si sono progressivamente modificati nel tempo. Sicuramente lo sviluppo turistico è uno degli obiettivi, insieme alla salvaguardia della costa. Quanto agli indicatori, per lo sviluppo turistico e del territorio si sta monitorando l'incremento delle presenze

Quesiti	Note
	<p>nel periodo estivo e l'incremento delle attività commerciali e dei servizi turistici direttamente collegati alla Via Verde. Il principale risultato atteso è quello della valorizzazione territoriale. Essendo un territorio a vocazione turistica, gli indicatori che si stanno predisponendo riguardano fondamentalmente il sistema turistico, inteso come capacità del territorio di offrire servizi e di generarne la domanda.</p> <p>Nell'estate 2019, solo la diffusione del brand "Via Verde della Costa dei Trabocchi" in ambito regionale e nazionale, ha portato un incremento delle presenze turistiche pari a circa il 45% (dati Regione Abruzzo – osservatorio turistico). Si rileva inoltre notevole attenzione da parte degli operatori turistici e degli operatori economici per le possibilità di investimento in attività commerciali e di servizi turistici.</p> <p>Gli indicatori potranno essere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Passaggi sulla pista ciclabile: pedoni e biciclette / giorno / per Comune; • Diminuzione dell'incidentalità ciclistica sulla SS.16 Adriatica; • Presenza turistiche, stagionali e destagionalizzate; • Nuove attività commerciali direttamente collegate alla Via Verde; • Impatto occupazionale; • Servizi turistici nuovi collegati alla Via Verde; • Incremento commercio prodotti tipici; • Iniziative di promozione turistica; • Attività di incoming <p>Fonte: Relazione del RUP al 27.04.2020 Intervista alla Provincia di Chieti del 25.06.2020 Intervista alla Regione Abruzzo del 03.12.2020</p>
<p>Gli indicatori di risultato individuati sono coerenti con i risultati attesi dell'intervento?</p> <p><input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE</p>	
<p>È riscontrabile documentazione che fornisca evidenza di eventuali prodotti ottenuti/risultati maturati?</p> <p>SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/></p>	<p>Report fotografico per presentazione https://viaverdedeirabocchi.info/category/le-ultime-novita-sulla-via-verde-della-costa-dei-trabocchi/</p>

Indicatori di realizzazione e di risultato connessi all'intervento

Indicatore Realizzazione	Unità di misura	Valore previsto	Valore realizzato
Estensione dell'intervento in lunghezza	KM	42	30
Giornate/uomo attivate fase di cantiere	N.	15.900	

Indicatore Risultato	Unità di misura	Valore previsto	Valore attuale

Il contributo dell'intervento al programma

(indicare a quali indicatori di risultato e di impatto, definiti nel programma di riferimento, l'intervento contribuisce per il raggiungimento del target, quantificandoli, ove possibile)

Quesiti	Note
A quali risultati attesi del programma concorre la realizzazione dell'intervento?	Linea IV.2.2 Migliorare il grado di fruizione e valorizzazione delle aree protette e riqualificare il paesaggio Obiettivo operativo: Migliorare il grado di fruizione e valorizzazione delle aree protette e riqualificare il paesaggio L'Indicatore di risultato non è pertinente con il progetto.
Sono stati valutati eventuali impatti di lungo termine? <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO IN PARTE	
ALTRO	

SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA, ECONOMICA E SOCIALE

Analisi della domanda attuale e potenziale

(fornire indicazioni quantitative relative alla domanda che l'intervento attiva e/o soddisfa)

--

Analisi dell'offerta attuale e potenziale

(fornire indicazioni quantitative relative all'offerta che l'intervento intende potenziare)

- Presenza dei tipici trabocchi;
- valorizzazione di un turismo alternativo "di nicchia" sempre più diffuso e ormai elemento portante nei numeri statistici relativi alle "presenze";
- presenza di un grande patrimonio di risorse identitarie costituito dalla presenza di Riserve Naturali Regionali, Siti di Interesse Comunitario, aree archeologiche;
- utilizzo non solo del mero sedime ex ferroviario ma anche delle aree confinanti come spazi verdi, spazi a parcheggio per la fruizione della pista e dei luoghi;
- attrezzamento degli arenili a bassa densità di utilizzazione e coerente con il sistema dei trabocchi;
- forti relazioni tra centri storici e borgate marine;
- importanti connessioni dell'ambito territoriale costiero con le emergenze ambientali del sistema territoriale.
- l'accessibilità universale dei luoghi;
- possibile miglioramento del rapporto con le viabilità esistenti (a partire dalla dorsale primaria, la S.S. 16, fino alla viabilità più locale) per agevolare l'accesso alla pista ciclabile modificando appositi accessi, sfruttando comunque strade esistenti e senza creare modifiche viabilistiche di rilievo;
- presenza di numerose possibilità di parcheggio;

Fonte: Relazione generale del Progetto esecutivo

Convenienza dell'intervento per il territorio

(fornire indicazioni sull'impatto che l'intervento può generare es. occupazionale, inquinamento delle acque, altro)

Il progetto interviene anche con interventi per la messa in sicurezza di alcuni tratti del tracciato oggetto di eventi franosi e con interventi a contrasto di fenomeni di erosione costiera. In particolare, il progetto interviene sui manufatti esistenti di archeologia industriale (ponti, gallerie e muri di sostegno), nel rispetto

dell'ambiente, secondo il principio di mobilità sostenibile e della valorizzazione delle risorse paesaggistiche e naturali.

Si tratta, pertanto, di un progetto stradale di adeguamento della vecchia linea ferroviaria che prevede sostanzialmente, la riqualificazione del sedime ferroviario nei tratti in cui risulta possibile il transito ovvero opere di inserimento infrastrutturale laddove tale percorribilità risulta impedita da un'interruzione.

A causa della eterogeneità del territorio il progetto prevede tre percorsi ciclabili:

- Percorso ciclopedonale su rilevato ferroviario esistente;
- Percorso ciclabile su terreno battuto;
- Percorso ciclabile su sede stradale esistente.

Il Progetto, inoltre, si completa con la realizzazione di una rete materiale e immateriale necessaria per connettere domanda e offerta di servizi e creare un'immagine unitaria e integrata del territorio, agendo sia sull'utente/turista (offrendo la possibilità di connettersi ad un sistema di informazione, assistenza e accoglienza facilmente accessibile dai più comuni device), sia sull'amministrazione erogatrice di servizi (si fa riferimento per esempio al servizio di ricarica prenotabile a distanza), sia sulle Amministrazioni locali offrendo la possibilità di mettere in rete in un'ottica di integrazione le risorse e le potenzialità del territorio (culturali, ambientali, enogastronomiche, ecc.).

Fonte: Relazione generale del Progetto esecutivo

GOVERNANCE E CAPACITÀ ISTITUZIONALE

Soggetti coinvolti

Soggetto Proponente	Regione Abruzzo
Soggetto Attuatore	Provincia di Chieti
Soggetto Gestore	Provincia di Chieti
Soggetto Beneficiario	Provincia di Chieti

Governance - soggetto proponente

Quesiti	Note
<p>È stato individuato un referente?</p> <p style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO</p>	<p>Il servizio competente del progetto, per le diverse riorganizzazioni interne, ha interessato più Dipartimenti: nel servizio sono operative nel complesso solo tre risorse e l'Ufficio che se ne occupa è composto da una persona.</p> <p>Il progetto è attualmente incardinato nel DPC 032 – Pianificazione territoriale e paesaggio e il Responsabile di Linea è la dott.ssa Flacco.</p> <p>Fonte: Intervista alla Regione Abruzzo del 03.12.2020</p>
<p>Il soggetto titolare delle risorse si è dotato di una organizzazione che assicuri l'avvio, il monitoraggio ed il controllo degli interventi?</p> <p style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE</p>	
<p>Il soggetto titolare delle risorse ha comunicato ai soggetti attuatori e ai soggetti Beneficiari l'avvenuto finanziamento?</p>	<p>Disciplinare di concessione del 31.05.2013</p> <p>Disciplinare di concessione del 02.03.2018</p>

Quesiti	Note
<input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A	
I dati dell'intervento sono inseriti nel sistema di monitoraggio BDU? <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	Il monitoraggio è in capo al DPC032 ed è effettuato con il supporto dell'AT; l'intervento è monitorato all'interno con SGP

Governance - soggetto attuatore

Quesiti	Note
Il RUP è stato tempestivamente individuato? <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO	Arch. Valerio Ursini - Provincia di Chieti - Responsabile Servizio Patrimonio Immobiliare È stato individuato con la Delibera Giunta Provinciale n. 154 del 27.05.2013
È presente una convenzione o un disciplinare che regola i rapporti e le attività per l'attuazione dell'intervento tra il soggetto proponente ed il soggetto attuatore? <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.	Con DA 126 del 9.9.2013 è stata approvata la prima Convenzione, sottoscritta il 31.3.2013, che aveva una durata di tre anni. La successiva DGR 838 del 27.12.2017 aveva stabilito che non si potevano concedere proroghe per un termine superiore al 50% dei tempi originariamente previsti: tale DGR aveva quindi reso impossibile prorogare il disciplinare in essere entro i termini di vigenza. Con DGR 128 del 02.03.2018 è stata approvata una nuova bozza di disciplinare di concessione, sottoscritta il 22 marzo 2018 che prevedeva la conclusione dell'intervento entro il 31.12.2018. Il progetto è stato due anni senza copertura. La Convenzione è stata poi prorogata al 31.07.2020 (come da D.G.R n. 727 del 25.11.2019), in quanto erano insorte problematiche relative a: <ul style="list-style-type: none"> • criticità impreviste ed imprevedibili che necessitavano di perizie di variante determinando un inevitabile rallentamento dei lavori, con conseguente slittamento della chiusura degli stessi, e dei tempi per la rendicontazione • Controversie con i comuni interessati dall'intervento <p>Fonte: Relazione RUP al 5 maggio 2020 Intervista alla Regione Abruzzo del 03.12.2020</p>
Nella convenzione/disciplinare sono regolate le principali attività (approvazione dei quadri economici, utilizzo economie, esecuzione varianti, nomina dei collaudatori, fornitura dati di monitoraggio, ecc.)? <input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.	

Quesiti	Note																						
<p>Le risorse sono state trasferite al soggetto attuatore?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.</p>	<p>AL 03/12/2020 è stato erogato il 75% del finanziamento complessivo: € 11.453.250,00.</p> <table> <thead> <tr> <th>ANNO</th> <th>IMPORTO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014</td> <td>2.967.506 €</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>1.153.655 €</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>68.025 €</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>1.832.520 €</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>226.477 €</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>351.690 €</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>1.540 €</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>1.832.520 €</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>1.252.814 €</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>1.766.503 €</td> </tr> </tbody> </table> <p>L'ultima tranche è stata erogata a fine maggio 2020, prima di effettuare i controlli, ai sensi di quanto previsto dalla DGR 202 del 14.5.2020.</p> <p>Fonte: Intervista alla Regione Abruzzo del 03.12.2020</p>	ANNO	IMPORTO	2014	2.967.506 €	2015	1.153.655 €	2015	68.025 €	2018	1.832.520 €	2019	226.477 €	2019	351.690 €	2019	1.540 €	2019	1.832.520 €	2019	1.252.814 €	2020	1.766.503 €
ANNO	IMPORTO																						
2014	2.967.506 €																						
2015	1.153.655 €																						
2015	68.025 €																						
2018	1.832.520 €																						
2019	226.477 €																						
2019	351.690 €																						
2019	1.540 €																						
2019	1.832.520 €																						
2019	1.252.814 €																						
2020	1.766.503 €																						
ALTRO																							

Capacità tecnico-amministrativa del soggetto attuatore

Quesiti	Note
<p>Quante unità di personale utilizza il soggetto attuatore (RUP) per la realizzazione dell'intervento?</p>	<p>8 unità di personale interno all'Ente, tra personale tecnico ed amministrativo; 7 unità di personale esterno (archeologo, supporto al RUP, 3 ispettori di cantiere, Direttore operativo, Coordinatore della sicurezza)</p> <p>Fonte: Questionario al 27.04.2020 Intervista alla Regione Abruzzo del 03.12.2020</p>
<p>La progettazione dell'intervento è eseguita internamente?</p> <p><input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.</p>	<p>Solo la progettazione preliminare</p>
<p>In caso di progettazione esterna è stata affidata?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.</p>	<p>La progettazione era prevista nella procedura di appalto in quanto, ai sensi dell'art. 53 comma 2 lett. c) D. Lgs. 163/2006 e smi., è stata adottata la "Procedura di appalto integrato complesso": quindi indizione di gara con il Progetto preliminare elaborato dalla Provincia ed acquisizione del progetto definitivo in sede di gara e successiva definizione del progetto esecutivo e della esecuzione dei lavori.</p> <p>Fonte: Relazione del RUP al 27.04.2020</p>
<p>La Direzione Lavori è affidata internamente all'amministrazione?</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> N.A.</p>	<p>Il Direttore dei Lavori è interno all'Amministrazione: Architetto Francesco Faraone, responsabile del Servizio Edilizia</p>

Quesiti	Note
In caso di direzione lavori esterna è stata affidata? <input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> N.A.	-----
Sono stati individuati indicatori volti a monitorare l'efficienza dei processi organizzativi e procedurali nel corso dell'attuazione dell'intervento? <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> IN PARTE	<i>Quantificare gli indicatori di efficienza organizzativa e/o procedurale prescelti ovvero, in assenza di risultati misurabili in maniera quantitativa, fornirne una rappresentazione qualitativa delle best practices/criticità rilevate nel corso dell'attuazione</i>
Sono presenti elementi innovativi o di esemplarità (sia procedurali, sia di risultato)? SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>	<i>In caso affermativo prevedere descrizione ed eventuale quantificazione.</i>

CONFORMITA' URBANISTICA E AMBIENTALE²

Conformità agli strumenti urbanistici, di programmazione e aspetti ambientali

Elencare gli strumenti urbanistici vigenti di riferimento per l'infrastruttura in oggetto e barrare la casella in caso di conformità ad essi

Piano Regolatore Generale dei Comuni interessati

Piano Urbanistico Comunale

Piano del Parco

Altro (specificare)

Quadro di Riferimento Regionale; Piano Regionale di Utilizzazione delle aree del Demanio Marittimo (P.D.M.)

In caso di non conformità, specificare i provvedimenti che si intende adottare e il percorso amministrativo.

² Compilare tale sezione della scheda relativa alla conformità urbanistica e ambientale nelle parti che si ritengono applicabili alla tipologia di infrastruttura sottoposta a verifica.

Quadro dei vincoli

- L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo idrogeologico
- L'intervento ricade in zona soggetta a rischio idraulico
- L'intervento ricade in zona soggetta a rischio frana
- L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo paesistico
- L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo archeologico
- L'intervento ricade in zona soggetta a vincolo sismico
- L'intervento ricade in zona di rispetto ferroviario
- L'intervento ricade in zona di rispetto autostradale
- L'intervento ricade in zona di rispetto stradale
- L'intervento ricade in zona soggetta a servitù militari
- L'intervento ricade in zona soggetta ad altri vincoli ostativi alla realizzazione dell'intervento *Specificare vincolo/i*
quali azioni sono state adottate per rendere il progetto appaltabile e/o realizzabile nei tempi previsti?
- L'intervento è soggetto a V. I. A. nazionale
- L'intervento è soggetto a V. I. A. regionale *Relazione di prefattibilità ambientale*
- L'intervento ha ricadute su un Sito di Interesse Comunitario (SIC) o una Zona di Speciale di Conservazione (ZSC) e/o in una area protetta *Specificare quali:*
"Fosso delle farfalle" nel Comune di Rocca San Giovanni
"Lecceta Litoranea di Torino di Sangro e foce del fiume Sangro"
"Punta Aderci" e Punta Penna" nel Comune di Vasto.
Sono classificati come di tipo "B", ovvero SIC che non ha relazioni con altri SIC
- L'intervento è soggetto a rischio di incidente rilevante

Sensibilità ambientale del territorio su cui insiste l'infrastruttura

(descrivere gli elementi ambientali – acqua, aria, suolo...- e paesaggistici sensibili, caratteristici del territorio su cui insiste l'infrastruttura)

Sono state elaborate le informazioni raccolte per stabilire le interferenze delle opere proposte con il sistema ambientale relative all'area di arenile interessata dal progetto, sia per ciò che concerne l'ambiente abiotico sia per ciò che concerne l'ambiente biotico.

L'ex-tracciato ferroviario costiero interessa numerose aree protette di interesse europeo e di istituzione regionale trovandosi, di fatto, all'interno di esse. I lavori per la costruzione della pista ciclabile pertanto, sono stati preventivamente sottoposti a Valutazione di Incidenza ambientale.

La Valutazione di Incidenza estesa alle aree protette regionali fornisce i dati significativi per la verifica della congruenza del progetto con il piano di assetto naturalistico laddove essi sono operanti, ovvero le misure di salvaguardia stabilite dalla legge regionale n° 38 /96 sulle aree protette e le singole leggi regionali istitutive delle aree protette.

L'area oggetto delle indagini e dei rilievi finalizzati alla valutazione di incidenza è compresa nei seguenti siti di importanza comunitaria SIC:

- codice Bioitaly IT7140106 denominato "Fosso delle Farfalle" nel comune di Rocca S.Giovanni;
- codice Bioitaly IT7140107 denominato "Lecceta Litoranea di Torino di Sangro e foce del Fiume Sangro",
- codice Bioitaly IT7140108 denominato "Punta Aderci e Punta Penna" nel comune di Vasto.

L'area costiera interessata dai lavori è inoltre collocata all'interno:

- Riserva regionale "Punta Aderci" istituita con legge regionale 20 febbraio 1998 n.9 esistente nel territorio di Vasto;
- Riserva Naturale "Grotta delle Farfalle" istituita con legge regionale 30 marzo 2007 n.5 nei Comuni di Rocca S.Giovanni e S.Vito Chietino;
- Riserva Naturale "Punta dell'Acquabella" istituita con legge regionale 30 marzo 2007 n.5 nel Comune di Ortona;
- Riserva Naturale "Marina di Vasto" istituita con legge regionale 30 marzo 2007 n.5 nel Comune di Ortona;

L'area costiera interessata dai lavori è anche collocata in prossimità delle seguenti aree protette:

- Riserva Naturale Regionale "Lecceta di Torino di Sangro", istituita con L.R. n. 67 del 19.12.2001;
- "Corridoio verde di S.Giovanni in Venere" istituito con legge regionale 30 marzo 2007 n.5 nel Comune di Ortona.

Fonte: Relazione di prefattibilità ambientale allegata all'aggiornamento del Progetto preliminare
Relazione illustrativa allegata all'aggiornamento del Progetto preliminare

Effetti ambientali connessi all'intervento

(indicare, in termini qualitativi e quantitativi, i principali problemi ambientali connessi alla realizzazione dell'infrastruttura. Evidenziare gli elementi inquinanti prodotti dall'intervento, in fase di cantiere e di esercizio)

Azioni volte a ridurre le emissioni

(specificare le eventuali misure di mitigazione che si intende attuare per ridurre l'impatto ambientale, indicando con quali tempi e risorse si intende attuarle)

CRONOPROGRAMMA CONSOLIDATO E CRITICO³

Studio di fattibilità

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata	Durata da VISTO	estremi intervallo	
				TOT	MIN	MAX

Note:

Preliminare

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata	Durata da VISTO	estremi intervallo	
				TOT	MIN	MAX
20/11/07 EFFETTIVA	10/02/15 EFFETTIVA		86,76 mesi	7,9 MESI		

Note:

Aggiudicazione

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata	Durata da VISTO	estremi intervallo	
				TOT	MIN	MAX
28/05/13 EFFETTIVA	05/10/16 EFFETTIVA		19,82 mesi	5,8 MESI		

Note: RIBASSO OFFERTO: 22,284%

Definitivo

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata	Durata da VISTO	estremi intervallo	
				TOT	MIN	MAX
05/10/16 EFFETTIVA	09/02/17 EFFETTIVA		4,18 mesi	11,3 MESI		

Note:

Esecutivo

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata	Durata da VISTO	estremi intervallo	
				TOT	MIN	MAX
09/02/17 EFFETTIVA	30/10/17 EFFETTIVA		8,65 mesi	9 MESI		

Note:

Esecuzione lavori

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata	Durata da VISTO	estremi intervallo	
	31/12/2020 PREVISTA			TOT	MIN	MAX
19/03/18 EFFETTIVA				35,8 MESI		

Note: SONO STATE CONCESSE QUATTRO PROROGHE. La Provincia di Chieti, ha comunicato con nota 14952 del 26.10.2020, la possibilità di una ulteriore necessità di differimento dei termini al momento non pervenuta.

Sospensione lavori Informazioni da acquisire dagli atti di esecuzione della gara d'appalto

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata	Durata da VISTO	estremi intervallo	
				TOT	MIN	MAX

Note: A causa dell'emergenza Covid-19, il cantiere è stato chiuso 61 giorni ed è stata avanzata alla Regione una richiesta di proroga della convenzione (che scadeva il 30.7.2020) al 31.12.2020.

³ Per gran parte di questa sezione è indispensabile acquisire la documentazione di progetto, la relazione finale dei lavori e gli atti del collaudo tecnico-amministrativo

Collaudo

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata	Durata da VISTO	estremi intervallo	
1.8.2020 PREVISTA	31.12.2020 PREVISTA			TOT	MIN	MAX

Note:

Funzionalità

Data Inizio	Data Fine	Data Approvazione	Durata calcolata	Durata da VISTO	estremi intervallo	
31.12.2020 PREVISTA	31.12.2020 PREVISTA			TOT	MIN	MAX

Note:

Variazioni complessive rispetto al cronogramma originale

Per tutte le date del cronogramma consolidato che differiscono da quelle delle relative, riportare la motivazione della variazione

--

Ritardi nell'attuazione dell'intervento

(fornire indicazioni circa i ritardi del percorso critico dell'intervento legati alla fase di avvio di implementazione e la fase in itinere di implementazione, specificando per ogni tipo di ritardo i motivi che l'hanno causato e le azioni correttive eventualmente poste in essere)

Motivi	Azioni correttive
Analisi del rischio di ritrovamento di ordigni bellici inesplosi	Ha comportato la predisposizione di una apposita verifica strumentale superficiale, estesa a tutte le aree in cui erano previsti da progetto scavi fino ad 1 metro di profondità. Tale operazione ha comportato una variazione del cronoprogramma delle lavorazioni con scavi. Fonte: Relazione del RUP al 27.04.2020
All'interno di 7 delle 9 gallerie interessate dal percorso della Via Verde, sono state rinvenute canaline portacavi in cemento amianto, non rilevate in fase progettuale per la parziale inaccessibilità delle gallerie.	La Provincia di Chieti ha commissionato una prima campionatura e analisi del materiale, tuttora in corso, e successivamente prevede di attivare un programma di rimozione e smaltimento da parte di operatori specializzati. Fonte: Relazione del RUP al 27 aprile 2020
La particolare conformazione della linea di costa e le problematiche erosive che la riguardano sono state oggetto di attenzione in fase di progettazione ma, tra la fase di PE e l'avvio dei lavori, si sono verificati ulteriori movimenti franosi che hanno compromesso il tracciato esistente della Via Verde della Costa dei Trabocchi	Contratto di appalto Opere complementari, disposto ai sensi dell'art. 57 comma 5 del D.Lgs. 163/2006 e finanziato mediante l'utilizzo delle economie di gara derivanti dalla rimodulazione del QE. Sono state necessarie 2 ulteriori estensioni del contratto: nel 2018 (per la messa in sicurezza dei tratti del tracciato compromessi da mareggiate e da eventi franosi) e nel 2020 (per la realizzazione dei lavori di messa in sicurezza e realizzazione della pista ciclabile nel tracciato in Località Lago Dragoni, al fine di dare continuità all'intero percorso)

Motivi	Azioni correttive
<p>Nel Comune di Torino di Sangro, località Lago Dragoni, oltre ai problemi derivanti dalla frana di monte si è verificata una potente erosione costiera che ha definitivamente compromesso l'ex tracciato ferroviario, decisamente scomparso e non rintracciabile, praticamente sommerso dal mare.</p>	<p>Fonte: Relazione del RUP al 27 aprile 2020</p> <p>È stata promossa la sottoscrizione di un protocollo con il Provveditorato dei lavori pubblici che provvederà, con risorse proprie (pari a circa un milione di euro) a mettere in sicurezza il tratto di costa oggetto di dissesto.</p> <p>La Regione Abruzzo ha autorizzato l'utilizzo delle economie derivanti dalla rimodulazione del Quadro Economico posto a base di gara: in data 26.11.2019 è stato approvato il PE.</p> <p>La Provincia, a seguito del protocollo sottoscritto con il provveditorato, dovrebbe presentare una perizia di variante e una proposta di rimodulazione del quadro finanziario per ulteriori lavori.</p> <p>A settembre 2020 il Provveditorato ha consegnato i lavori e al momento si registra una sovrapposizione di cantieri sul tracciato</p> <p>Fonte: Relazione del RUP al 27 aprile 2020 Intervista del 03.12.2020</p>
<p>Il progetto prevede il passaggio della pista ciclabile in sede promiscua sia all'interno dell'area industriale che sulla Strada provinciale denominata Via Osca; tuttavia, i portatori di interesse dell'area industriale reputano l'istituzione del senso unico e della contemporanea percorrenza ciclabile una condizione insostenibile sia per ragioni di fluidità del traffico veicolare che di sicurezza della percorrenza. La variazione di percorso prevede la realizzazione di una pista ciclabile lungo un vecchio relitto ferroviario dismesso di proprietà di R.F.I.</p>	<p>È in corso lo studio di una variazione del percorso che prevede l'attraversamento di una ulteriore area dismessa di proprietà di R.F.I., che sembrerebbe disponibile ad un comodato d'uso gratuito, con oneri di manutenzione a carico della Provincia, in cambio dello stesso.</p> <p>Fonte: Relazione del RUP al 27 aprile 2020</p>
<p>Si sono riscontrati numerosi casi di abusivismo diffuso che interessano le aree acquisite in proprietà in quanto, dal 2005 anno della dismissione e fino al 2016 anno dell'esproprio, Ferrovie dello Stato non ha più effettuato controlli sui terreni di proprietà</p>	<p>Denunce alla Procura della Repubblica</p>
<p>Si sono manifestate numerose richieste di posizionamento di reti e infrastrutture di servizio di base (energia elettrica, acqua, fognature) da parte di privati cittadini, operatori commerciali (trabocchi) e società di gestione delle reti</p>	<p>Tali richieste sono state gestite cercando di evitare che la loro realizzazione potesse compromettere o danneggiare le opere realizzate e operando una attenta integrazione temporale delle lavorazioni previste con le istanze pervenute.</p> <p>Fonte: Relazione del RUP al 27 aprile 2020</p>

IMPLEMENTAZIONE E GESTIONE DELL'INTERVENTO

Azioni gestionali interne

Riportare le azioni gestionali interne adottate. Le azioni gestionali interne, correttive dell'intervento, sono operate senza modificare la natura dell'intervento: non è cambiato il quadro finanziario, non è cambiato in maniera sostanziale il cronogramma, non sono cambiate le specifiche dell'intervento. Si tratta pertanto di normali azioni correttive, rientranti nell'ambito di competenza dei "beneficiari" che implementano gli interventi.

Azioni gestionali esterne

Le azioni gestionali esterne sono operate solo dopo un'approvazione regionale delle medesime, in quanto modificano la natura dell'intervento: si tratta infatti di azioni che variano in maniera sostanziale la natura di un progetto approvato; pur rimanendo nell'ambito del quadro progettuale iniziale, la variazione, infatti, incide sul cronogramma, sulle specifiche dell'intervento o, addirittura, sul quadro finanziario. Evidentemente i cronogrammi modificati a seguito delle azioni correttive dovranno rimanere compatibili con i tempi di impegno di spesa (fine 2020) e di spesa effettiva (fine 2023) dei fondi strutturali, e con i programmi finanziari dei singoli Fondi.

Descrizione del modello di gestione prescelto

La manutenzione ordinaria della pista ciclopedonale era uno dei parametri qualitativi posti a base di gara e, pertanto, l'ATI appaltatrice garantirà la manutenzione ordinaria per due anni dal collaudo dell'opera; al termine dei 2 anni la Provincia di Chieti avvierà un project financing generale su tutte le aree interessate, comprese le ex stazioni ferroviarie, o provvederà a gestire e mantenere l'opera con risorse da concessione o con risorse di bilancio proprie.

La Provincia di Chieti, al fine di garantire fondi per la gestione dell'opera, anche nella sua parte immateriale prevista da progetto vincitore, si è attivata su più fronti.

Un primo intervento è indirizzato all'utilizzo degli strumenti a disposizione della Provincia, tra i quali il Regolamento provinciale per l'applicazione dei canoni per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche e dei canoni di concessione non ricognitori COSAP.

Un secondo fronte di azione riguarda la predisposizione di un Regolamento di Gestione unitaria della Via Verde. Infatti, con la Legge Regionale n. 5/2007 (Disposizioni urgenti per la tutela e la valorizzazione della Costa Teatina), la Regione Abruzzo ha inteso, tra l'altro, introdurre specifiche misure di tutela della Costa Teatina, con particolare riferimento alle aree interessate dalla dismissione dell'esercizio ferroviario della linea adriatica. La Legge regionale però non istituisce formalmente una Riserva legata alle aree derivanti dalla dismissione ferroviaria (il corridoio verde), pur equiparandole a Riserva Regionale e ancora definendone le misure di salvaguardia. Ne suggerisce però la modalità operativa. Ecco che occorre in questa fase definire specificatamente una sorta di strumento equiparabile ad un Piano di assetto delle aree di proprietà provinciale acquisite per la Via Verde e alla elaborazione di un collegato Regolamento idoneo a dettare gli obiettivi e le regole da applicarsi a quelle aree. Gli elaborati del Piano di Assetto sono quindi relativi ad una cartografia contenente l'identificazione delle aree di proprietà provinciale, che rappresenta anche la definizione delle tipologie di aree da regolamentare, compresa l'indicazione delle emergenze e delle specificità territoriali connesse o interessate dall'applicazione del Piano di Assetto. In particolare, il Regolamento e la cartografia di Assetto individuano cinque tipologie di aree, non impegnate dalla realizzazione della pista ciclopedonale, degli accessi e delle sistemazioni previste dal progetto della Via Verde, ed in particolare:

- a) aree disponibili localizzate a fronte o al lato delle proprietà di operatori privati e/o attività economiche esistenti;
- b) aree disponibili limitrofe ai trabocchi esistenti;
- c) aree oggetto di Accordi tra Amministrazioni pubbliche;
- d) altre aree disponibili ulteriormente distinte per tipologia di utilizzo;

e) aree non disponibili;

Tutte queste aree, al netto di quelle “non disponibili” comportano necessariamente la corresponsione di oneri economici da parte degli interessati, sia in termini di concessioni (COSAP), che all’esito dei previsti bandi di evidenza pubblica per l’assegnazione delle aree disponibili.

Tali entrate saranno destinate alla manutenzione e valorizzazione della pista ciclopedonale e delle aree connesse.

Un primo intervento su cui sta la vorando al Provincia, prevede l’acquisizione e la valorizzazione del rimanente compendio immobiliare edilizio ancora in capo a Ferrovie dello Stato S.p.A., consistente in circa 50 edifici minori e 4 ex stazioni ferroviarie (San Vito Chietino, Fossacesia, Torino di Sangro e Vasto). Le aree all’intorno delle stazioni sono di proprietà provinciale e la loro sistemazione ed arredo è prevista dal progetto della Via Verde. La Regione Abruzzo sta verificando la possibilità di finanziare l’acquisto e la valorizzazione degli immobili, oppure di procedere ad un progetto di finanza, coinvolgendo la Provincia di Chieti, che all’operazione porterebbe come capitale il sistema sopra descritto dei due livelli di gestione, ottenendone in ogni caso un beneficio in termini di valorizzazione del territorio.

Fonte: Approfondimento sulle ipotesi di gestione - Relazione RUP del 04.05.2020

Descrizione delle modalità di attuazione del modello di gestione prescelto

(indicare anche le modalità di copertura dei costi di gestione)

Sono state esplorate una serie di soluzioni per coprire i costi, che peraltro saranno contenute nel Regolamento allegato al Piano di Assetto (la Provincia, in accordo con la Regione, sta elaborando il Piano di coordinamento del Sistema delle Aree Protette della costa teatina)

Al momento, si prevedono entrate derivanti da:

- 1) accessi (cancelletti privati, piccole occupazioni private): € 250-300.000,00 annui;
- 2) aree destinate alla fruizione commerciale: € 400.000,00 annui
- 3) parcheggi (circa 1.000 posti) nelle aree delle ex stazioni ferroviarie: non quantificati

Il Piano di gestione non è stato ancora condiviso con la Regione Abruzzo.

È in corso un progetto di finanziamento con il Ministero dell’Ambiente per la gestione condivisa con RFI del bike-sharing

Fonte: Intervista del 03.12.2020 con rappresentanti della Regione Abruzzo
Intervista del 25.06.2020 con rappresentanti della Provincia di Chieti
Relazione del RUP al 27 aprile 2020

PRESENZA DI CRITICITÀ ED EVENTUALI AZIONI CORRETTIVE DA INTRAPRENDERE

Criticità		Tempistica	Azione correttiva:
1	Incompletezza o carenze del progetto esecutivo.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
Note:			
2	Indisponibilità del sito o degli immobili oggetto dell'intervento.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
Note:			
3	Contenzioso nella fase di affidamento dei lavori.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
Note:			

Criticità		Tempistica	Azione correttiva:
4	Mancato o ritardato rilascio delle previste autorizzazioni.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
5	Cause di forza maggiore (avverse condizioni atmosferiche, calamità naturali, incidenti, scioperi, ecc..).	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
6	Difficoltà tecniche in fase esecutiva (sorpresa geologiche, ritrovamenti archeologici, rinvenimento di ordigni bellici, ecc..).	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
7	Redazione e/o approvazione di perizie di variante.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
8	Contenzioso in fase esecutiva (sequestro cantiere, controversie con le imprese, fallimenti, ecc...).	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
9	Interferenze con sottoservizi, altre infrastrutture, attività in corso.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
10	Difficoltà inerenti i flussi di finanziamento.	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
11	Inadeguatezza tecnica e/o inerzia ente attuatore	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
12	Espropri	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			
13	Carenza coperture finanziarie	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			

Criticità		Tempistica	Azione correttiva:
14	Altro (vedi dettaglio)	<input type="checkbox"/> Superabile entro 3 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 6 mesi <input type="checkbox"/> Superabile entro 12 mesi <input type="checkbox"/> Non superabile entro 12 mesi	
<i>Note:</i>			