REGIONE ABRUZZO

PROVINCIA DI CHIETI

CONTRATTO DI FIUME COMUNI DI:

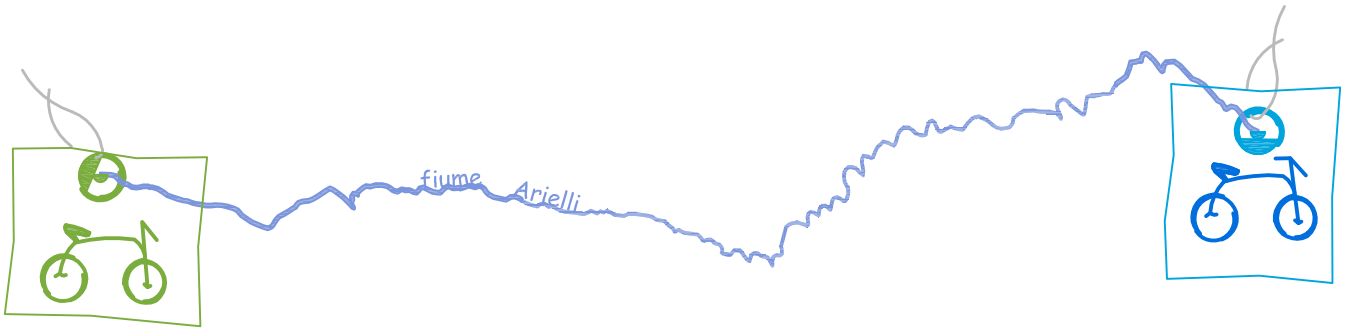
ARIELLI-CANOSA SANNITA-CRECCHIO-ORTONA-TOLLO

PISTA CICLABILE "VIA DEI MULINI"

(Fondi PAR FAS 2007-2013 Linea di azione I.3.3.a)

Progetto Definitivo - Esecutivo

Tavola A01 - Relazione Illustrativa e Tecnica



16/11/2015

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

arch. Giovina Scioletti
geom. laur. Antonio Centofanti
geom. laur. Giandomenico Scioletti

Premessa

La Pista ciclabile **"Via dei Mulini"** può definirsi una infrastruttura turistica ed ambientale che si estende per circa 20 km fiancheggiando l'intero alveo fluviale dell' Arielli dalla foce che si tuffa nel mare Adriatico, all'altezza del Lido Riccio del Comune di Ortona, risalendo fino alle acque sorgive del fiume. Il tracciato fluviale attraversa e lambisce diversi comuni del teatino: Ortona, Tollo, Crecchio, Canosa Sannita ed Arielli, fino ad arrivare ad Orsogna. Quest'ultimo tratto, da Arielli ad Orsogna, non è compreso in questo progetto.

Il progetto **"Via dei Mulini"** ha inteso sperimentare anche una progettualità condivisa sul tema della mobilità dolce – pedonale e ciclabile – connessa al fiume, e alla sua migliore manutenzione e fruizione, anche in funzione di un consistente sviluppo del turismo sostenibile in questa importante e strategica area collinare.

Il bacino idrografico dell' Arielli (*Bacino Fosso Arielli* nella Relazione Generale del Piano di Tutela delle acque della Regione Abruzzo) ha un'area di 41,14 kmq e attraversa sette comuni: Arielli (9,31 kmq) , Canosa Sannita (3,10 kmq), Crecchio (14,10 kmq), Orsogna (1,76 kmq), Ortona (6,01 kmq), Poggiofiorito (0,08 kmq), Tollo (6,78 kmq), tutti appartenenti all' ATO n° 4.

Riferimenti normativi

Il progetto partecipativo **"Via dei Mulini"** della ciclovia integrata lungo il fiume Arielli costituisce il primo affondo progettuale di un percorso partecipato già in corso, il Contratto di fiume stipulato dai Comuni di Arielli, Canosa Sannita, Crecchio, Ortona, Tollo, Poggiofiorito ed Orsogna, sottoscritto con protocollo d'intesa per tutelare, valorizzare e rendere fruibile a fini turistici il fiume. Il Contratto di fiume è uno strumento di programmazione negoziata interrelato a processi di pianificazione strategica per la riqualificazione dei bacini fluviali in un processo ampiamente condiviso che riguarda gli aspetti paesistico-ambientali, secondo quanto stabilito dalla legge nazionale di recepimento della Convenzione europea del paesaggio.

Il progetto è strategico e di livello regionale poiché il percorso ciclopedonale della "Via dei Mulini" converge sulla pista ciclabile della "Via Verde della Costa dei trabocchi" e quindi sulla pista ciclabile più lunga d'Europa, la "BiKe to Coast", progetto che parte da San Salvo in Provincia di Chieti e si snoda per 131 chilometri verso il nord, fino ad arrivare a Martinsicuro in provincia di Teramo.

Il progetto sarà finanziato con la misura Fondi PAR FAS 2007-2013 Linea di azione I.3.3.a). La misura è indirizzata alla "promozione del turismo attraverso iniziative e interventi mirati sia dell'incentivazione e sviluppo del sistema museale integrato, che alla valorizzazione e catalogazione dei beni culturali nonché alla ristrutturazione di sale polivalenti, teatri, chiese e recupero-valorizzazione dei siti archeologici".

Enti coinvolti e pareri da acquisire

La pista ciclabile **"Via dei Mulini"** benché progetto già partecipativo con il Contratto di fiume stipulato tra i comuni di Arielli, Canosa Sannita, Crecchio, Ortona, Tollo, Poggiofiorito ed Orsogna, coinvolge numerosi Enti per l'acquisizione dei pareri poiché area estesa, ricca di emergenze territoriali, ambientali e architettoniche. Sul territorio di circa 41 kmq (riferito al bacino idrografico e circa 20,06 km riferiti alla lunghezza del percorso) gravano più interessi pubblici: quelli concernenti la conservazione ambientale e paesaggistica, il governo del territorio e la valorizzazione dei beni culturali ed ambientali, affidati alla competenza concorrente dello Stato e della Regioni con gli strumenti stabiliti dalla L. 241/1990, L. 122/2010, D.Lgs. 152/2006, D.Lgs 42/2004 Codice del Paesaggio e attraverso i quali si convoca la Conferenza dei Servizi, ciascun Ente per il proprio interesse sul territorio

Gli Enti coinvolti per l' acquisizione dei pareri di competenza, i nulla osta di competenza, i pareri sulle interferenze, le licenze e gli assensi necessari sono quelli che seguono:

1. Ministero dei Beni culturali e delle attività culturali e del Turismo - Soprintenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per l'Abruzzo per D.Lgs 42/04 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" – art. 146 "Parere preventivo al rilascio di autorizzazione paesaggistica".
2. Regione Abruzzo - Direzione Affari della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi, Territorio, Valutazioni Ambientali, Energia per D.Lgs 42/04 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" – art. 146 "Parere preventivo al rilascio di autorizzazione paesaggistica".
3. Regione Abruzzo - Direzione Politiche Agricole e di Sviluppo Rurale, Forestale, Caccia e Pesca, Emigrazione per il vincolo idrogeologico RD 3267/1923
4. Regione Abruzzo - Direzione Affari Della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione, Parchi, Territorio, Valutazioni Ambientali, Energia Servizio Tutela, Valorizzazione del Paesaggio e Valutazioni Ambientali per i vincoli del PRP. Alcune aree interessate al progetto appartengono alla zona "Conservazione parziale A3" (contraddistinto da un retino quadrettato in diagonale di colore verde) del PRP vigente, per alcune aree lungo il percorso fluviale; una zona "Trasformabilità mirata B2" (contraddistinto da un retino giallo tenue a righe) del PRP in una area che lambisce la foce dell'Arielli;
5. Regione Abruzzo - Direzione LL.PP., Ciclo Idrico Integrato e Difesa del Suolo e della Costa per i vincoli del *Piano Stralcio Difesa Alluvioni* (*LR 81/1998 E L.R 43/2001)* vigente con aree di livello di rischio idrogeologico classificate tra R1, R2, R3, R4 (rischio moderato, medio, elevato, molto elevato) e per il rischio idrogeologico del PAI Piano di Assetto Idrogeologico che interessa alcune aree del bacino idrografico e/o a ridosso di esso;
6. Regione Abruzzo - Direzione dello Sviluppo Economico e del Turismo poiché una fascia interessata dal passaggio della pista ciclo pedonale della "Via Verde";

7. Regione Abruzzo - Direzione Protezione Civile, Ambiente poiché una fascia interessata dal passaggio della pista ciclo pedonale della “Via Verde” e tutto il territorio appartiene a zona sismica;
8. ARTA Abruzzo - Agenzia Regionale perché l’Agenzia Regionale per la Tutela dell’Ambiente e si esprime in materia di VIA;
9. Autorità Dei Bacini di rilievo regionale dell’Abruzzo per il vincolo idrogeologico RD 3267/1923 poiché il territorio è interessato al “Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico dei Bacini Idrografici di Rilievo Regionale Abruzzesi e del Bacino Interregionale del Fiume Sangro”;
10. Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici (BAP) per il nulla osta archeologico;
11. Soprintendenza per i Beni Archeologici per il nulla osta archeologico;
12. Comando Regionale Corpo Forestale dello Stato per il vincolo idrogeologico RD 3267/1923 per le aree boschive appartenenti al bacino idrografico dell’Arielli ;
13. Comune di Ortona per la compatibilità urbanistica e paesistica.
14. Comune di Tollo per la compatibilità urbanistica e paesistica
15. Comune di Crecchio per la compatibilità urbanistica e paesistica
16. Comune di Canosa Sannita per la compatibilità urbanistica e paesistica
17. Comune di Arielli per la compatibilità urbanistica e paesistica
18. Capitaneria di Porto di Ortona per la fascia della foce che sfocia nel marea Adriatico di competenza della Capitaneria di Porto.
19. Agenzia del Demanio Abruzzo per i vincoli sul *Piano Demaniale dello Stato* la fascia demaniale di sbocco della foce dell’Arielli di competenza dell’agenzia demaniale dello Stato.
20. Ferrovie dello Stato per l’interferenza nella fascia di distanza dal tracciato ferroviario a ridosso della foce del fiume.
21. ANAS per l’interferenza con la fascia di distanza dalla SS 16 a ridosso della foce dell’Arielli di competenza dell’ANAS.
22. SASI SPA per la interferenza con il piano la gestione delle reti acquedottistiche
23. ENEL Distribuzione SPA per l’interferenza con il piano di gestione della rete elettrica

Descrizione del progetto ed obiettivi

La fascia ciclopedonabile progettata è un alternarsi di elementi naturali, areali o lineari o puntuali, di notevole valore ambientale e paesaggistico che qualificano l'intero percorso e di conseguenza l'ambito territoriale di riferimento vista la risultante valorizzazione della fascia rurale e urbana che gravita attorno al fiume Arielli. Quindi, oltre al miglioramento della fruizione dell'infrastruttura ambientale, il progetto offre la possibilità di rigenerare l'intero territorio per una nuova forma di turismo sportivo e naturalistico attorno ai piccoli borghi collinari.

Il percorso progettato è ciclabile e pedonale e pertanto ulteriore fonte di ispirazione a proposte turistiche a contatto diretto con la natura. Infatti l'obiettivo principale che struttura il progetto è la conservazione estrema dello stato naturale dei luoghi tant'è che l'azione principale sull'alveo del fiume sarà quello di metterlo in evidenza allo stato naturale, a tutela e per la riproduzione della fauna e della flora dei luoghi. Ci sono realizzazioni importanti, e realizzazioni storiche, che partono dal presupposto di esaltare lo stato naturale e reale di una infrastruttura ambientale, anche in contesti urbani. Il progetto dell'High Line a New York, per esempio, è pensato come un nastro percorribile che comprende una serie di giardini in forma di cavità, piattaforme, ponti, collinette, rampe e sovrappassi situati lungo 22 isolati, riconducendo su queste aree solo le specie naturali con l'obiettivo di creare un sistema parco e preservare un luogo dove la natura ha avuto il sopravvento sull'infrastruttura urbana, un luogo naturale per il tempo libero con ampi spazi selvaggi. Il nostro percorso ciclopedonale è già uno spettacolare spazio in parte inesplorato ma accessibile, con una combinazione di materiali organici , in un continuo miscuglio di proporzioni che accolgono luoghi selvaggi e spazi coltivati si alternano lungo una pendenza dolce e accessibile da percorrere a piedi o con la bici o da vivere in spazi sociali progettati e opportunamente posizionati lungo tutto il tratto dei 20,06 km circa.

Il valore aggiunto del tratto di territorio interessato ha una valenza paesaggistica unica dovuta alla presenza dei vigneti a tendoni, "la capanna" come la chiamano i vignaioli abruzzesi. In nessuna altra porzione di territorio regionale o nazionale si verifica la presenza del "tendone" come "esclusiva" tipologia colturale. E' un paesaggio oltre che unico, strepitoso ed interessante per la regolare matrice del tendone costituita dalla "palata", un corridoio pergolato ritmato dai pali di cemento addossati dalle viti. Il "tendone" abruzzese crea un paesaggio verde semicostruito, un ambiente ombreggiato. Benché in Abruzzo, come in altre regioni, i piani regionali per la ristrutturazione dei vigneti ai sensi del piano di sviluppo rurale favoriscono la riconversione degli impianti a tendone verso le forme a controspalliera, la "pergola abruzzese" esercita un fascino paesaggistico singolare e che in questa area della Provincia di Chieti trova il suo massimo impiego. Infatti lungo tutto il percorso, o almeno per il 70% di esso, è possibile fiancheggiare o

scorgere “capanne” dei diversi vitigni che conferiscono le uve in numerose cantine sociali e privati presenti nei comuni attraversati dall’Arielli.

Il progetto del percorso ciclopedonale della Via dei Mulini lungo l’Arielli ha anche il compito si salvaguardare e mettere in evidenza questa unicità paesaggistica nazionale che assume variazioni stagionali e cromatiche straordinarie. Al percorso ciclabile attorno all’Arielli potrebbe attribuirsi una importante linea turistica nei diversi periodi dell’anno per osservare e visitare il colorato paesaggio vitivinicolo, senza peraltro disturbare i momenti di lavorazione (visto che tutte le “capanne” costituiscono il limite naturale di confine con l’alveo fluviale.

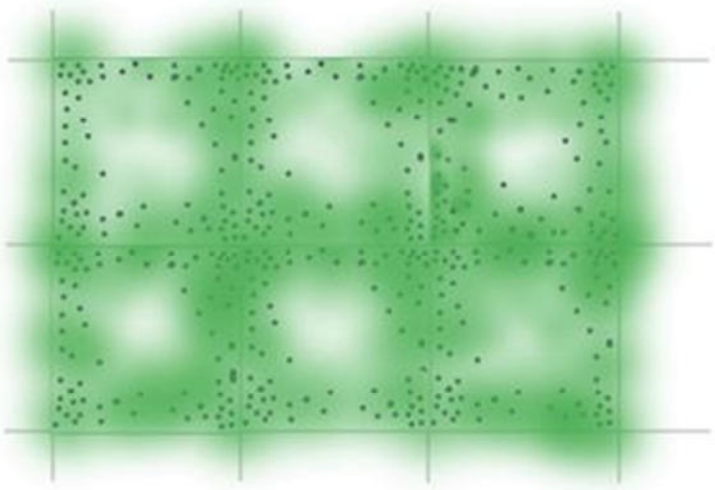


Figura 1 : schema di tendone “capanna” che fiancheggia tutto il percorso

In molto paesi del nord Europa, ma anche del nord Italia camminare tra le vigne è la nuova tendenza del turismo slow in fuga da stress, inquinamento e rumori. Una schiera di nuovi viaggiatori si sposta con mezzi silenziosi, a piedi o in bicicletta, tra i profumi della vite per poi fare pause o escursioni nei centri urbani. A titolo esemplificativo si possono citare due percorsi, uno a piedi e uno in bicicletta, nelle Langhe dove arrivano turisti da tutto il mondo: da Roddino ad Alba in bicicletta e i sentieri del Cru a piedi a Barolo. E’ auspicabile lungo l’Arielli, dalla foce al lido Riccio di Ortona ai mulini di Arielli (attraversando tutti gli altri centri prima citati) costruire un percorso ciclopedonale turistico del Montepulciano d’Abruzzo. Tutto il presente progetto potrebbe essere, per esempio, a sostegno di una iniziativa del genere.

Dallo studio Corine Land Core del 2000 si rileva che il 50,39% della superficie del bacino idrografico del fiume Arielli è destinato a vigneti, frutteti e oliveti, mentre il 28,10 % è destinato a colture cerealicole e vivai, l’ 11,83% a aree boscate, il 4,02% ad aree cespugliate, il 3,84% ad aree urbanizzate, mentre solo lo 0,02% è destinato a spiagge, dune e sabbia.



Figura 2 : esempio di paesaggio della “capanna” da scorgere lungo tutto il percorso fluviale.



Figura 3 : esempio di paesaggio della “capanna” da scorgere lungo tutto il percorso fluviale.



Figura 4 : esempio di paesaggio della “capanna” da scorgere lungo tutto il percorso fluviale.



Figura 5 : tratto di paesaggio ricorrente con alveo fluviale e vigneto a perimetrale



Figura 6 : tratto di paesaggio ricorrente con alveo fluviale, argine strada sterrata e vigneto



Figura 7 : tratto di paesaggio ricorrente con alveo fluviale, ampio argine alberato e vigneto



Figura 8 : tratto di paesaggio ricorrente con alveo fluviale, argine alberato e vigneto



Figura 9 : tratto di paesaggio con mulino lungofiume



Figura 10 : paesaggio tipo lungo il tratto fluviale

L'obiettivo principale del progetto è di restituire la massima fruibilità dell'infrastruttura ambientale sia per il percorso individuato, sia per i materiali utilizzati, sia per la lettura del suo territorio circostante. L'obiettivo prefisso si raggiunge mettendo a sistema ogni emergenza architettonica, ambientale, paesaggistica, museale e culturale. Infatti sull'intero percorso sarà installata la segnaletica turistica dedicata.

LE “EMERGENZE TERRITORIALI, ARCHITETTONICHE, AMBIENTALI, RURALI E TURISTICHE

Per emergenze territoriali si intendono tutte gli elementi naturali, areali, lineari o puntuali, di notevole valore ambientale e paesaggistico, archeologico, architettonico e culturale che qualificano l’intero percorso e nel contempo, restituiscono l’identità al comune di appartenenza.

Tutti i comuni dell’area dell’Arielli hanno una predisposizione alle attività enoturistiche ma ben attrezzate anche per ogni altro tipo di attività legate al mondo rurale ma anche architettonico e museale.

Le emergenze si raggruppano in: a) paesaggistiche ed ambientali; b) architettoniche; c) rurali; d) attività ed infrastrutture di interesse turistico. I centri di Ortona e Tollo, i più grandi, offrono numerosi attrazioni di tipo culturali, il centro storico di Crecchio notevolmente recuperato, i centri più piccoli di Arielli e Canosa Sannita offrono innumerevoli scenari paesaggistici di straordinaria bellezza. Si riepilogano di seguito le valenze e le emergenze che il progetto metterà a sistema con il percorso ciclopedonale:

1) *Comune di Ortona:* è il centro urbano più grande e con una serie di consolidate ed importanti attrattive turistiche. Tra le *emergenze architettoniche* si menzionano:

- Castello Aragonese
- Palazzo Farnese
- Cattedrale di San Tommaso
- Cimitero canadese
- Museo della battaglia
- Museo tostiano
- Museo civico di arte contemporanea Palazzo Farnese

Tra le emergenze *ambientali e paesaggistiche* si menzionano:

- Le spiagge di : Acquabella, Lido Riccio, Ripari di Giobbe
- Parco sant’Anna

Tra le attività ed infrastrutture di interesse turistico;

- Enoteca Regionale
- Numerose cantine sociali e private
- Il porto commerciale e turistico
- Teatro Tosti

2) *Comune di Tollo:* è il centro rurale più grande dell’area che gravita attorno all’Arielli. L’attività principale del comune di Tollo si è fortemente indirizzata all’ agricoltura tant’è che numerose sono le attrattive e le iniziative legate al mondo del vino e dell’enoturismo:

- Chiesa dell'Assunta
- Palazzo baronale dei Nolli
- L'Enomuseo
- La cantina sociale di Tollo
- Le cantine private
- L'incredibile patrimonio del paesaggio rurale delle serre e delle capanne che fiancheggia il tratto cicloturistico del lungofiume

3) *Comune di Arielli:* è uno dei centri agricoli più vocati alla coltivazione della vite a capanna con tratti paesaggistici monotematici e fortemente caratterizzati:

- Mulino "Il Cannone" di Tosti
- Mulino Di Carlo
- Lazzaretto settecentesco
- Chiesa di San Michele Arcangelo
- Le grotte dei briganti
- Il crocifisso ligneo conservato nella chiesa della Madonna delle Grazie
- Le cantine private

4) *Comune di Canosa Sannita*:

- Chiesa Parrocchiale
- Chiesa della Santissima Annunziata
- Cantina sociale di Canosa Sannita
- Le Chicurummelle o grotte dei briganti

5) *Comune di Crecchio:* è la località che ha un centro storico meglio recuperato che offre già una notevole attrazione turistica, il Parco dei Mulini lungo il fiume Arielli pure esso ottimamente valorizzato, oltre ad essere anche un centro agricolo importante:

- Castello Ducale
- Museo Bizantino
- Aree archeologiche bizantine
- Ex Chiesa di Santa Maria da Pede
- Palazzo Monaco
- Parco dei Mulini
- Cantina sociale di Crecchio
- Cantine private

I collegamenti tra il percorso ciclabile con i borghi storici costituiscono un elemento di interesse strategico per la valorizzazione delle risorse storico-culturali di cui il territorio è ricco. Data la configurazione geomorfologica della valle, la maggioranza dei borghi è

ubicato in cima alle rupi che caratterizzano il paesaggio del teatino, a quote superiori rispetto al percorso delle pista ciclabile che si snoda poi quasi per intero sul fondovalle.



Figura 11 – Cattedrale di San Tommaso a Ortona



Figura 12– Museo Civico di arte contemporanea in Palazzo Farnese a Ortona



Figura 13– Museo Tostiano a Ortona



Figura 14– Cimitero Canadese a Ortona



Figura 15– Teatro Tosti a Ortona



Figura 16– Museo della Battaglia a Ortona



Figura 17– Ripari di Giobbe a Ortona

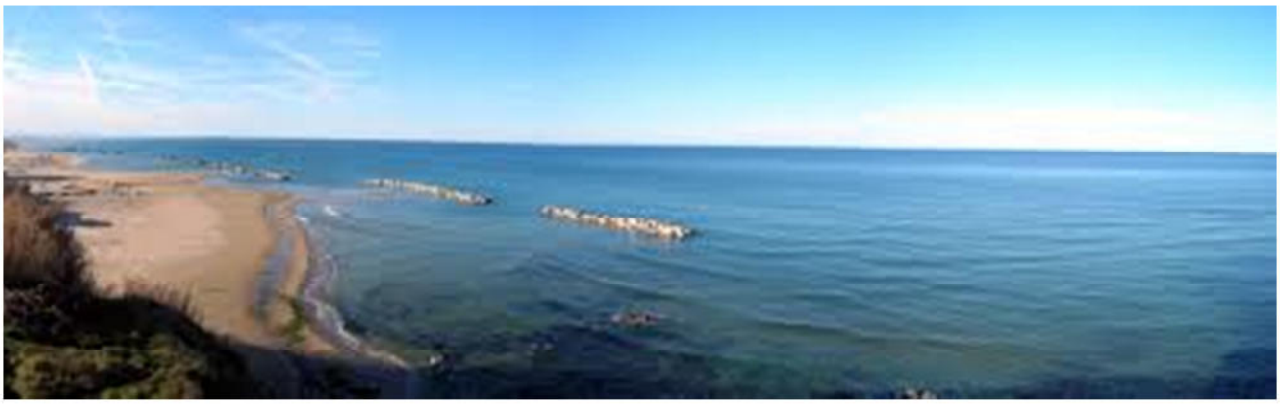


Figura 18– Lido Riccio di Ortona



Figura 18– Il Castello ducale di Crecchio



Figura 19– Ex Chiesa di Santa Maria da Pede e Palazzo Monaco



Figura 19– Museo bizantino a Crecchio



Figura 20– Centro storico di Arielli circondato da vigneti



Figura 21– Mulino lungofiume ad Arielli



Figura 22– Chiesa di San Michele Arcangelo ad Arielli



Figura 23– Centro storico di Canosa Sannita



Figura 24– Turismo naturalistico a Canosa Sannita



Figura 25– Paesaggio collinare ricorrente nell'area dell'Arielli

IL SISTEMA MUSEALE LOCALE

I comuni che si distribuiscono attorno al bacino dell'Arielli si caratterizzano anche per cinque musei che valorizzano e tutelano la cultura, gli usi e tradizioni, la storia locale e il mondo archeologico rivelatosi nell'area nel corso degli anni della ricostruzione post bellica, quando sono riemerse notevoli aree archeologiche riconducibili al periodo bizantino e alto medioevale. Infatti, gli scavi compiuti nel territorio, oltre ad aver ricostruito la civiltà dell'Abruzzo bizantino, hanno portato alla luce i resti di un insediamento bizantino utilizzato tra il VI e il VII secolo d. C..

I musei visitabili lungo la pista ciclabile Via dei Mulini sono i seguenti:

- *Museo della battaglia a Ortona*
- *Museo tostiano a Ortona*
- *Museo dell'arte contemporaneo a Palazzo Farnese di Ortona*
- *Enomuseo a Tollo*
- *Museo bizantino a Crecchio*

Museo della Battaglia a Ortona - Il Museo della Battaglia di Ortona nato nel 2002 per non dimenticare gli eventi che caratterizzarono la città quando qui si fronteggiarono tedeschi e canadesi nel 1943 nella "Battaglia di Ortona". Il museo è composto dalla "Sala dei civili", con foto, testimonianze e reperti del periodo ed un plastico . Una gigantografia mostra la distruzione della Cattedrale di San Tommaso, il santo patrono. La seconda sala è la "Sala dei combattenti" con oggetti, bellici e non, rinvenuti nelle campagne circostanti o donati. Alcune mappe alle spalle di un secondo plastico spiegano le tattiche militari usate durante la battaglia. Una terza sala è dedicata all'uso della propaganda durante la guerra con riproduzioni di vari giornali dell'epoca

Museo Tostiano a Ortona – All'interno del rinascimentale Palazzo Corvo (ex struttura conventuale poi appartenuto ai baroni Corvo, in seguito acquistato e ristrutturato dal Comune di Ortona), nel quartiere storico di Terravecchia ad Ortona, c'è la sede dell'Istituto Nazionale Tostiano e del suo Museo: il Museo Musicale d'Abruzzo con l'annesso Archivio "Francesco Paolo Tosti". Il Museo nasce il 9 aprile 1994 per rendere visibile il patrimonio relativo a Francesco Paolo Tosti. E' il primo museo regionale dedicato alla musica presente in regione nonché uno dei pochi in Italia.

Museo civico di arte contemporanea a Ortona – Il Palazzo Farnese, voluto da Margherita d'Austria e progettato da Giacomo della Porta e la cui costruzione è iniziata nel 1584, di proprietà comunale, ospita il Museo di Arte Contemporanea e l'Emeroteca Comunale. Al suo interno sono custodite anche le opere di Massari e Costanzo. Esso è sede anche della Pinacoteca Cascella che accoglie opere di Basilio, Tommaso e Michele Cascella. Le opere custodite raccontano gran parte della storia artistica abruzzese.

Museo Bizantino a Crecchio - La nascita del Museo Archeologico dell'Abruzzo Bizantino e Altomedievale è il compimento di un lungo percorso che parte dalla scoperta del sito archeologico bizantino, fino al restauro dei pezzi rivenuti e alla loro esposizione in una prima mostra che riscosse notevole . Il Museo dell'Abruzzo Bizantino ed Altomedievale è ospitato nel Castello Ducale di Crecchio. Gli scavi sono stati condotti dall'Archeoclub dal 1988 al 1991, in collaborazione con la Soprintendenza Archeologica dell'Abruzzo, sul sito di una villa romano-bizantina in località Vassarella. Tutti gli oggetti rinvenuti si trovano oggi all'interno del museo, oltre ai reperti ostrogoti e longobardi provenienti da altre parti del territorio abruzzese, che insieme riescono a ricostruire la vita dei Bizantini in Abruzzo, la guerra contro i goti, le vicende che riguardarono la zona costiera tra fine del sesto e l'inizio del settimo secolo. L'esposizione dei reperti è articolata su due piani del Castello . Due sale del primo piano ospitano una mostra permanente dal titolo "Etruschi in Abruzzo". Il secondo piano ospita i reperti trovati riguardanti l'insediamento bizantino tra il VI e il VII secolo d. C. Di notevole interesse anche i reperti etruschi della collezione donata nel 1997 dalla Famiglia di Alberto Carlo Fraracci che spiegano le principali fasi della storia dell'Etruria meridionale, dal periodo villanoviano (IX sec. a. C.) all'età imperiale romana (II sec. d.c.).

Enomuseo a Tollo – Di recente nascita è l' EnoMuseo di Tollo, un luogo dove si comunica e si fa formazione sul vino e la viticoltura, ma soprattutto per la tutela della tradizione contadina locale. Esso è ospitato all'interno di un antico edificio del centro storico cittadino al fine di mettere in mostra un patrimonio che rappresenta l'identità culturale del paese e del territorio a forte vocazione vitivinicola. Il primo piano è lo "Spazio della Storia", dedicato alla coltivazione e al vino. Il secondo piano è lo "Spazio delle Eccellenze" con la "Grotta dei Sensi", la sala per i corsi di formazione, la degustazione e la vendita. Infine c'è la "Terrazza delle stelle" per eventi, degustazioni e assaggi all'aperto. Al Terzo Piano c'è l'Auditorium per eventi e seminari attinenti il vino e la cultura del vino. L'apertura del nuovo Museo- Enoteca, il primo in Abruzzo nel suo genere, è fortemente rappresentativo per Tollo e l'intorno di grande e costante vocazione agricola.

IL PERCORSO

Il percorso è individuato sui due tipologie di tracciati stradali esistenti: le strade sterrate lungofiume e le strade asfaltate comunali o provinciali, sulle quali si alterna l'intero percorso di 20 km circa. Per i tratti nei quali la strada sterrata si interrompe si è optato per la percorrenza su strada asfaltata al fine di alleggerire la difficoltà del percorso, trovare luoghi di sosta alternativi, attraversare i centri urbani più interessanti e tutelare al massimo lo stato naturale dei luoghi. Difatti questa scelta progettuale consente la totale conservazione di alcuni tratti nei quali la fauna e la flora del posto godono di piena salute ambientale e che sono comunque visitabili a piedi con percorsi rilevabili lungo il fiume. Sui due diversi fondi stradali si prevedono azioni progettuali diverse e che si descriveranno di seguito con le sezioni tipo.

Il percorso, interamente su proprietà di uso pubblico, si compone di 15 segmenti stradali diversi e che appartengono ai diversi territori comunali. Partendo dalla foce del fiume (ma ovviamente può essere percorso nei due sensi monte-mare e mare-monte) i diversi tratti si alternano nel modo seguente:

- **I tratto**: strada sterrata lungofiume dalla foce in località Lido Riccio nel territorio del comune di Ortona, nel punto di innesto con la "Via Verde Costa dei Trabocchi", per un tratto di circa 0,220 km;
- **II tratto**: strada provinciale asfaltata nel territorio del comune di Ortona per cica 2,100 km;
- **III tratto**: strada sterrata lungofiume nel comune di Ortona, strada collocata tra l'argine fluviale e le proprietà private per un tratto di circa km 1,800
- **IV tratto**: strada sterrata lungofiume nel comune di Tollo tra l'argine fluviale e le proprietà private per un tratto di circa km 2,500;
- **V tratto**: strada provinciale asfaltata nel comune di Ortona per un tratto di circa km 1,700;
- **VI tratto**: strada provinciale asfaltata ne comune di Crecchio (fino alla contrada Casino Vezzani) per un tratto di circa km 1,800;
- **VII tratto**: strada comunale asfaltata nel comune di Crecchio per circa 0,7 km;
- **VIII tratto**: strada sterrata lungofiume nel Comune di Crecchio (fino alla Contrada Casino Vezzani) fino al parco dei mulini per un tratto circa 1,500 km;
- **IX tratto** : strada comunale asfaltata nel territorio di Crecchio per un tratto di circa 1,50 km;
- **X tratto**: strada provinciale asfaltata ne territorio del Comune di Crecchio (fino a Via Piana) per circa 2,850 km;
- **XI tratto** : strada sterrata non a margine fluviale nel comune di Crecchio per un tratto di circa 0,300 km;
- **XII tratto**: strada sterrata lungofiume nel territorio del comune di Arielli per un tratto di circa 1,500 km;

- **XIII tratto**: tratto strada asfaltata affiancata alla strada provinciale nel territorio del comune di Arielli nella zona delle sorgenti per un tratto di circa 0,500 km;
- **XIV tratto** : strada asfaltata comunale nel territorio del comune di Arielli per un tratto di circa 0,900 km
- **XV tratto** : strada sterrata lungofiume nel territorio del Comune di Arielli per un tratto di circa 0,300 km.

I 15 tratti stradali oltre a ritmare il percorso in livelli di difficoltà diversa, conducono di volta in volta alla visita dei diversi centri urbani o aree di rilevante interesse ambientale, architettonico, archeologico e paesaggistico dei 5 comuni coinvolti.

SISTEMA INTEGRATO BIKE SHARING

Oltre al percorso individuato vi sono delle variabili di strade provinciali asfaltate che conducono ai centri offrendo percorsi turistici di vario genere e collegando la pista ciclabile ai punti del Sistema Integrato Bike Sharing che tutti i comuni interessati hanno inserito in un progetto già finanziato dalla Regione Abruzzo nel PRTTRA 2013-2015 int. A.2. , di prossima realizzazione. Tale ulteriore opportunità costituisce un sistema di fruibilità della pista ciclabile quasi unica nel suo genere. In pratica vi è la possibilità di usufruire delle bici a pedalata assistita che possono essere interscambiate nei vari punti di ricarica di tutti i comuni presenti all'interno della pista.

LA VIA DEI MULINI

L'Arielli è un fiume che si è innestato fortemente nella vita socio economica del territorio ponendosi come risorsa produttiva per l' uso delle acque nei processi produttivi e nell' irrigazione degli orti ed ora anche per i vigneti.
Con il percorso ciclopedonale attraverso il riuso dei tracciati esistenti , oltre che valorizzare ed esplorare un tratto paesaggistico ed ambientale straordinario, si ha l'opportunità di scoprire i numerosi esempi di mulini localizzati lungo tutto il tratto dei venti km, che nel passato sono stati protagonisti della vita produttiva locale. Diversi mulini sono di proprietà pubblica e ben recuperati o trasformati in attività ricettiva, altri di proprietà privata svolgono lo stesso ruolo. Pochi sono gli esempi di non recupero. La presenza di questi manufatti architettonici rurali/produttivi rendono il percorso notevolmente interessante e di fantastica scoperta. Infatti potrebbero essere i fulcri per l'innesco di attività legate all'intrattenimento per la scoperta dei luoghi e l'approfondimento della conoscenza dei luoghi. Per esempio potrebbero essere punti di "formazione" al gioco nei boschi per bambini. In alcuni parchi fluviali del Trentino le piste ciclabili ed i manufatti ad esso annessi,

sono divenute tappe per la costruzione di aree denominate “boschi incantati” concentrati proprio sull’intrattenimento dei bambini nella dimensione fiabesca del bosco con il fiume. Di seguito si riportano solo alcuni dei mulini presenti lungo l’Arielli.



Figura 26– Mulino di proprietà pubblica nel Comune di Crecchio



Figura 27– Mulino di proprietà privata nel Comune di Arielli



Figura 28– Mulino di proprietà privata nel Comune di Arielli



Figura 29– Mulino di proprietà privata nel Comune di Arielli



Figura 30– Mulino di proprietà privata nel Comune di Tollo

IL PROGETTO

L'intero percorso ciclabile, con l'obiettivo di NON alterare la naturalità dei luoghi, è realizzato su strade sterrate lungofiume esistenti e di uso pubblico e per alcuni tratti su strade comunali o provinciali ben predisposte all'accoglienza dei bikers poiché poco trafficate, comunque immerse in uno scenario paesaggistico di straordinaria bellezza e buona alternativa al percorso sterrato che potrebbe impegnare fisicamente più di quello asfaltato.

Per ciascun tratto il progetto prevede ogni accorgimento tecnico e secondo quanto previsto dalla normativa in materia, sia per i materiai utilizzati sia la segnaletica che per le sezioni e le pendenze progettate e/o ripristinate.

La segnaletica dell'itinerario ciclabile sarà uniforme sull'intera rete, riconoscibile e facilmente individuabile da parte dell'utente al quale è indirizzata. La segnaletica riporterà gli itinerari extraurbani, urbani e le indicazioni di carattere prettamente ecologico e ricreazionale . Inoltre si riporterà la progressiva chilometrica .

La strada ricalcherà solo tracciati di proprietà o di uso pubblico al fine di velocizzare ogni fase di realizzazione legata alle difficoltà di esproprio.

Il percorso si caratterizza dalle seguenti TIPOLOGIE STRADALI:

- STRADA STERRATA esistente di gestione comunale, di sezioni diverse, per il 40 % del tracciato totale 8,05 km circa
- STRADA ASFALTATA esistente di gestione comunale, di sezioni diverse per circa il 12 %, 2,30 km circa
- STRADA ASFALTATA esistente di gestione provinciale, di sezioni diverse per circa il 48 %, 9,70 km circa

Inoltre lungo tutto il tracciato saranno distribuite aree di interconnessione caratterizzate da aree di sosta, posteggio bici, postazioni bike sharing prossimo alla loro realizzazione, grazie ad un progetto già finanziato dalla Regione Abruzzo, nell'ambito del PRTTRA 2013-2015 – Intervento A.2 "Mobilità sostenibile", dove hanno aderito tutti i comuni interessati presentando un progetto unitario nell'ambito del contratto di Fiume, già citato in precedenza. Anche nelle aree naturalistiche più accoglienti e nelle zone marginali più ampie del fiume e sempre di proprietà pubbliche, si attrezzeranno aree per la sosta con sedute per il riposo e parcheggio momentaneo delle bici.

Il materiale utilizzato sul percorso nei tratti di strada sterrata è la "terra stabilizzata" o "terra solida", un materiale ecocompatibile ottenuto da leganti e consolidanti da miscelare con il terreno presente in situ o con inerti terrosi provenienti da cave di prestito locali, utilizzati per la costruzione di strade rurali, strade in contesti paesaggistici di particolare pregio e naturalità , piste ciclopedonali, ecc..

La scelta del materiale ha l'obiettivo di mimetizzare al massimo l'intervento progettato, oltre al percorso anche le aree di sosta:

Il materiale innovativo è di facile posa in opera e le fasi lavorative previste sono le seguenti: realizzazione della base di fondo con tout-venant di cava su tessuto non tessuto che lo rende più stabile, poi innanzitutto la selezione dell'inerte da utilizzare, la miscelazione a secco dell'inerte, l'idratazione della miscela, la stesa del materiale con finitrice, il livellamento delle superfici e la rullatura della superficie con il compattatore. Si ritiene questa scelta ecocompatibile anche per l'utilizzo del terreno presente in situ che dovrà essere lavorato solo per ridurre il diametro dell'aggregato, sassi e pietre, alla dimensione massima ottimale (circa 16-20 mm) .

Utilizzando la terra del posto i colori rimangono inalterati, la naturalità dei luoghi rimarrà immutata oltre alla valenza ecologica e paesaggistica. La "terra solida" ha un aspetto apparentemente disomogeneo nella granulometria, nelle variazioni superficiali e nelle variazioni cromatiche, le pavimentazioni stradali realizzate con questa tecnica appariranno prive di buche, di fango e non si alzeranno polveri, da essa generata, al passaggio. Altre caratteristiche evidenti di questo tipo di strada sono il buon drenaggio che verrà mantenuto nel tempo, la durabilità, la permeabilità e la resistenza al gelo.



Figura 25– Esempio di terra stabilizzata utilizzata per un percorso ciclabile in Umbria

LE SEZIONI RICORRENTI

Lungo i circa 20,00 km di pista si ripetono alcune sezioni tipo per i quali si prevedono indicazioni progettuali mirate e che si riassumono di seguito con le immagini dello stato di fatto, si rimanda alle schede grafiche per le soluzioni progettuali. Si classificheranno di seguito prima le sezioni tipo per la strada sterrata esistente e poi per la strada asfaltata esistente.

- **Sezione tipo 1**: strada sterrata lungofiume compresa tra argine a rilievo con vegetazione arbustiva e vigneto privato. L'intervento prevede la realizzazione di fascia stradale in terra solida di 4,50 mt di cui 2,5 mt per la pista ciclabile, doppia corsia, e 2,0 mt per la corsia di servizio. L'intero tracciato è realizzato con 30 cm di misto di cava, 10 cm di misto stabilizzato e 10 cm di pavimento drenante per la sola corsia ciclabile. La fascia ciclabile ha una pendenza del 2% verso la cunetta realizzata a lato dell'argine fluviale.
  Questo tipo di sezione fiancheggia il corso fluviale, in attiguità ad esso.



- **Sezione tipo 2**: strada sterrata lungofiume compresa tra argine a rilievo con vegetazione arbustiva e vegetazione boschiva. L'intervento prevede la realizzazione di fascia stradale in terra solida di 4,50 mt di cui 2,5 mt per la pista ciclabile , doppia corsia, e 2,0 mt per la corsia di servizio. L'intero tracciato è realizzato con 30 cm di misto di cava, 10 cm di misto stabilizzato e 10 cm di pavimento drenante per la sola corsia ciclabile. La fascia ciclabile ha una pendenza del 2% verso la cunetta realizzata a lato dell'argine fluviale.
  Questo tipo di sezione fiancheggia il corso fluviale, in attiguità ad esso.



- **Sezione tipo 3**: strada sterrata lungofiume compresa tra argine arbustivo a filo strada e - vigneto su proprietà privata. L'intervento prevede la realizzazione di fascia stradale in terra solida di 4,50 mt di cui 2,5 mt per la pista ciclabile , doppia corsia, e 2,0 mt per la corsia di servizio. L'intero tracciato è realizzato con 30 cm di misto di cava, 10 cm di misto stabilizzato e 10 cm di pavimento drenante per la sola corsia ciclabile. La fascia ciclabile ha una pendenza del 2% verso la cunetta realizzata a lato dell'argine fluviale.
  Questo tipo di sezione fiancheggia il corso fluviale, in attiguità ad esso.



- **Sezione tipo 4**: strada sterrata lungofiume compresa tra argine arbustivo a filo strada e vegetazione boschiva. L'intervento prevede la realizzazione di fascia stradale in terra solida di 2,50 mt di pista ciclabile , doppia corsia. L'intero tracciato è realizzato con 30 cm di misto di cava, 10 cm di misto stabilizzato e 10 cm di pavimento drenante. La fascia ciclabile ha una pendenza del 2% verso la cunetta realizzata a lato dell'argine fluviale. L'argine fluviale ricoperto di vegetazione si lascerà inalterato.
  Questo tipo di sezione fiancheggia il corso fluviale, in attiguità ad esso.



- **Sezione tipo 5**: strada sterrata lungofiume compresa tra argine arbustivo a filo strada e vegetazione arbustiva. L'intervento prevede la realizzazione di fascia stradale in terra solida di 2,50, doppia corsia, mt di pista ciclabile. L'intero tracciato è realizzato con 30 cm di misto di cava, 10 cm di misto stabilizzato e 10 cm di pavimento drenante. La fascia ciclabile ha una pendenza del 2% verso la cunetta realizzata a lato dell'argine fluviale. L'argine fluviale ricoperto di vegetazione si lascerà inalterato.
  Questo tipo di sezione fiancheggia il corso fluviale, in attiguità ad esso.



- **Sezione tipo 6**: strada asfaltata comunale o provinciale esistente di 5,00 mt circa con banchina ambo i lati da 1,50 mt circa. L'intervento prevede la realizzazione di pista ciclabile sulla fascia delle due banchine laterale, per ciascuna banchina un senso di marcia .fascia stradale in terra solida di 2,50, doppia corsia, mt di pista ciclabile. La pista è realizzata con 20 cm di misto stabilizzato di cava e 10 cm di pavimento drenante. La fascia ciclabile ha una pendenza del 2% verso la cunetta realizzata a lato della pista.
  Questo tipo di sezione si allontana dal corso fluviale per tratti brevi.
  (Questo tipo di intervento non è previsto in questo progetto per capienza economica ma lungo tali tratti è previsto solo un intervento di segnaletica orizzontale e verticale, rimandando l'intervento ad un eventuale prossimo lotto)



- **Sezione tipo 7**: strada sterrata di circa 2,5 mt che fiancheggia la strada asfaltata comunale o provinciale esistente di 5,00 mt di carreggiata circa. Tra la strada sterrata e la strada asfaltata è posta una banchina di circa 2,00 mt. L'intervento prevede la realizzazione dei due sensi si marcia di pista ciclabile sulla strada sterrata. L'intero tracciato è realizzato con 30 cm di misto di cava, 10 cm di misto stabilizzato e 10 cm di pavimento drenante, Questo tipo di sezione si allontana dal percorso fluviale.
  (Questo tipo di intervento non è previsto in questo progetto per capienza economica ma lungo tali tratti è previsto solo un intervento di segnaletica orizzontale e verticale, rimandando l'intervento ad un eventuale prossimo lotto)



- **Sezione tipo 8**: strada sterrata di circa 2,5 mt compresa tra un'area boschiva e i vigneti. L'intervento prevede la realizzazione dei due sensi si marcia di pista ciclabile sulla strada sterrata. L'intero tracciato è realizzato con 30 cm di misto di cava, 10 cm di misto stabilizzato e 10 cm di pavimento drenante, Questo tipo di sezione si allontana dal percorso fluviale.



Tutto il percorso di 20.060,00 mt è classificato in *tronchi omogenei* contraddistinti per estensione e per gestione:

TRONCO A-B: tronco n°1 lungo strada sterrata esistente, gestione comunale, lunghezza mt 220,50;

TRONCO B-C: tronco n°2 lungo strada asfaltata esistente, gestione provinciale, lunghezza mt 2.134,00;

TRONCO C-D: tronco n°3 lungo strada sterrata esistente, gestione comunale, lunghezza mt 4.330,00;

TRONCO D-E: tronco n°4 lungo strada asfaltata esistente, gestione comunale e provinciale, lunghezza mt 4.215,00;

TRONCO E-F: tronco n°5 lungo strada sterrata esistente, gestione comunale, lunghezza mt 1.525,00;

TRONCO F-G: tronco n°6 lungo strada asfaltata esistente, gestione comunale, lunghezza mt 1462,00;

TRONCO G-H: tronco n°7 lungo strada asfaltata esistente, gestione provinciale, lunghezza mt 2.847,00;

TRONCO H-I: tronco n°8 lungo strada sterrata esistente, gestione comunale, lunghezza mt 1.726,00;

TRONCO I-L : tronco n°9 lungo strada asfaltata esistente, gestione provinciale, lunghezza mt 500,00;

TRONCO L-M : tronco n°10 lungo strada asfaltata esistente, gestione comunale, lunghezza mt 850,00;

TRONCO M-N : tronco n°11 lungo strada sterrata esistente, gestione comunale, lunghezza mt 250,00;

Il totale della strada sterrata esistente è di mt 8.052,00.

Il totale della strada asfaltata esistente di proprietà comunale è di mt 2.312,00

Il totale della strada asfaltata esistente di proprietà provinciale è di mt 9696,00.

Nel tratto E-F è ipotizzato un ponticello in legno **però non previsto nel presente progetto ma solo indicato per un possibile futuro secondo lotto**; attualmente è previsto l'attraversamento del fiume con guado naturale esistente (vedi report fotografico) non obbligatorio; sarà opportunamente segnalato la presenza del guado con la possibilità di seguire un percorso alternativo esistente con pavimentazione in asfalto lungo la strada provinciale e comunale.