



# REGIONE ABRUZZO

## PROVINCIA DI CHIETI

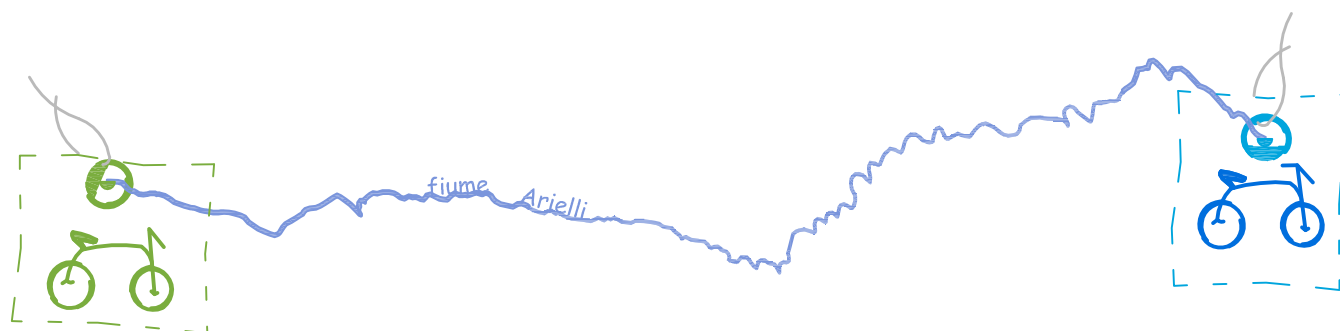
CONTRATTO DI FIUME COMUNI DI:  
ARIELLI-CANOSA SANNITA-CRECCHIO-ORTONA-TOLLO

### PISTA CICLABILE "VIA DEI MULINI"

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

#### Progetto Definitivo - Esecutivo

Tavola B08 - Relazione di compatibilità dei vincoli  
dettati dal P.A.I. e dal P.S.D.A.



16/11/2015

**GRUPPO DI PROGETTAZIONE:**

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

**IL GEOLOGO:**

dott. Concezio Rossi

## **Relazione di compatibilità dei vincoli dettati dal P.A.I. e dal P.S.D.A.**

### **DESCRIZIONE DEL PROGETTO**

#### **Aspetti generali e di compatibilità ambientale:**

L'utilizzo indiscriminato di risorse naturali causa la loro compromissione. Molti dei più importanti sistemi d'interesse naturalistico, infatti, oggi risultano danneggiati da numerosi interventi di trasformazione antropica, dal consumo turistico non controllato e dall'inquinamento.

In questo contesto di grande problematicità dei rapporti uomo-ambiente, acquista importanza strategica la conservazione e la tutela del sistema territorio-natura.

L'obiettivo principale che il progetto si prefigge di seguire è il recupero del rapporto equilibrato dell'uomo e della natura attraverso la gestione equilibrata dell'ambiente con l'attuazione di interventi mirati al ripristino e al risanamento della natura.

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.

Ripristinare la percorribilità ciclopedonale lungo l'Arielli significa esaltare il carattere di naturalità "antropizzata" e nello stesso tempo significa innescare un processo sano e costante di manutenzione e gestione del corso idrico che allo stato attuale ha dei tratti completamente abbandonati e abusati dalle attività di abbandono rifiuti dell'uomo.

Il riuso dei tracciati esistenti per la messa a sistema dei percorsi ciclopedonali è l'unica azione progettuale compatibile sotto il profilo paesaggistico ambientale e pertanto è stata scelta.

Gli elementi che il progetto utilizza per una perfetta integrazione paesaggistica e ambientale degli interventi sono:

- a. Identificazione, adeguamento e collegamento del tracciato sui percorsi

storici di fruibilità del fiume realizzati con il massimo rispetto della morfologia del territorio utilizzando i tracciati esistenti ed operando solo con opere di manutenzione ordinaria e straordinaria del fondo stradale esistente.

- b. Valorizzazione di coni visuali notevoli e di emergenze paesaggistiche, prevedendo idonee aree di sosta nei punti di maggior pregio.
- c. La realizzazione di una pista ciclabile permeabile: fondazione drenante e strato finale drenante.
- d. L'uso di materiali per le opere accessorie (posteggio bici, sedute, toponomastica e cartellonistica) che ben s'aggiungano al contesto naturale, utilizzando il legno e limitando l'uso di calcestruzzo e di materiali non facilmente removibili.
- e. Il mantenimento delle alberature e degli arbusti presenti.
- f. Garantire la fruibilità in sicurezza del percorso ciclopeditone recependo le indicazioni della normativa Nazionale e Regionale con le seguenti attenzioni progettuali.

### **Aspetti tecnici costruttivi:**

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 materiali 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 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. 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 ecompatibile 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 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 solita" ha un aspetto apparentemente disomogeneo nella granulometria, nelle variazioni superficiali e nelle variazioni cromatiche, le pavimentazioni 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. Di seguito si riporta un esempio di realizzazione in Umbria.



Pertanto è possibile asserire che la soluzione progettuale proposta è nata dall'analisi dell'intera area e dalle condizioni locali cercando di valorizzare l'ambiente naturale senza incidere in maniera significativa sugli elementi di pregio ambientale e paesaggistico. Inoltre gli elementi di pregio verranno valorizzati e messi a sistema dalla pista ciclabile e rendendoli fruibili alla comunità: le vedute verranno enfatizzate, gli esempi di archeologia industriale (i mulini per esempio) verranno valorizzati e riscoperti, il patrimonio architettonico verrà messo a sistema. In definitiva ogni risorsa verrà sempre rispettata e valorizzata. L'utilizzo di materiali che ben s'integrano con l'ambiente naturale permettono di leggere l'intervento in continuità costruttiva con l'ambiente antropico e naturale circostante.

Nella definizione del tracciato particolare cura sarà posta per conservare le alberature esistenti.

Il tipo d'intervento previsto, visti gli impatti sostanzialmente positivi per la componente paesaggio, non prevede misure di mitigazione.

I sintesi la tipologia dei lavori previsti identificano l'intervento come “manutenzione ordinaria e straordinaria di infrastrutture a rete o puntuali” pubbliche o di interesse pubblico, compatibili con quanto previsto dagli Strumenti Urbanistici e Piani di Settore vigenti e con l'impiego di tipologie e tecniche costruttive idonee alla riduzione della pericolosità dei danni potenziali.

## **INQUADRAMENTO DEL PROGETTO RISPETTO AL PAI E AL PSDA**

La pista ciclabile nel suo percorso attraversa o lambisce alcune aree definite nel Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico, Fenomeni Gravitativi e Processi Erosivi, come a pericolosità da frana elevata (P2) o moderata (P1).

Nel primo caso, le aree sono classificate a pericolosità elevata per la presenza di corpi di frana di genesi complessa quiescenti (in località le Macchie in prossimità dell'abitato di Tollo), corpi di frana di scorrimento rotazionale quiescenti (vicino all'abitato di Arielli) oppure dei versanti interessati da deformazioni superficiali lente

sempre quiescenti (come nella zona subito a nord dell'autostrada). Dobbiamo osservare, comunque, che i tratti in cui la pista ciclabile interferisce con queste aree sono molto limitati, sia per numero che per estensione.

Per quanto concerne la tipologia dell'intervento rispetto alle Norme di Attuazione del Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico, da quanto illustrato in precedenza, esso può essere inquadrato tra quelli consentiti nell'*art. 16 (Interventi consentiti in materia di infrastrutture pubbliche) comma 1 lettera a)*, cioè *manutenzione ordinaria e straordinaria di infrastrutture a rete o puntuali*. La norma è riferita agli interventi consentiti nelle aree a pericolosità molto elevata P3, per cui sono ammessi analoghi interventi anche nelle aree P2. In questi casi, inoltre, non è richiesto lo Studio di compatibilità idrogeologica.

Nella zona attraversata dalla pista sono cartografate anche degli orli di scarpata che definiscono delle pericolosità da scarpata che, in brevi tratti, sono interessati sempre dal tracciato. Anche per questi possono valere le considerazioni fatte.

Come accennato in precedenza, sempre lungo il tracciato, sono perimetrate delle aree definite a pericolosità da frana moderata per la presenza di frana di scorrimento non attivi (ad esempio in località Il Mulino nei pressi di Tollo, vicino all'abitato di Crecchio e nel tratto tra Crecchio e Arielli) oppure per la presenza di deformazioni superficiali lente quiescenti (ad ovest dell'abitato di Arielli). Per questi casi si può fare sempre riferimento agli interventi consentiti dal Piano per le classi di pericolosità P3 anche se l'*art. 18*, che disciplina le aree a pericolosità moderata (P1), nel *comma 1* dice che nelle aree a pericolosità moderata sono ammessi tutti gli interventi di carattere edilizio e infrastrutturale, in accordo con quanto previsto dagli Strumenti Urbanistici e Piani di Settore vigenti, conformemente alle prescrizioni generali di cui all'articolo 9.

Lungo il torrente Arielli, inoltre, si presentano altre problematiche come quelle di possibili fenomeni di esondazione del fiume e, il Piano Stralcio Difesa Alluvioni (PSDA), perimetrata delle aree potenzialmente alluvionabili dall'altezza del centro urbano di Tollo e fino alla foce del torrente. In questa zona, il tracciato della pista

ciclabile attraversa alcune delle aree perimetrate dal Piano nelle diverse classi di pericolosità idraulica; in genere si tratta di aree definite a pericolosità idraulica moderata, media ed elevata e, solo in brevi tratti, troviamo delle aree a pericolosità molto elevata.

L'*art. 19* delle Norme di Attuazione del PSDA disciplina gli Interventi consentiti in materia di infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico nelle aree di pericolosità idraulica molto elevata e, nel *comma 1 lettera a)*, dice che in materia di infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico sono consentiti *la manutenzione ordinaria e straordinaria di infrastrutture a rete o puntuali*, condizione alla quale è possibile inquadrare l'intervento di progetto. Nel *comma 2*, inoltre, si stabilisce che per gli interventi indicati alla *lettera a* non è richiesto lo studio di compatibilità idraulica.

Gli interventi consentiti nelle aree di pericolosità idraulica elevata e media sono definiti negli *artt. 20 e 21* e, in entrambi i casi, sono consentiti gli interventi, le opere e le attività ammessi nelle aree di pericolosità idraulica molto elevata, (*comma 1 lettera a*).

Per gli interventi consentiti nelle aree di pericolosità idraulica moderata, l'*art. 22 comma 1* dice che nelle aree di pericolosità idraulica moderata è demandato agli strumenti urbanistici ed ai piani di settore vigenti disciplinare l'uso del territorio, le nuove costruzioni, gli interventi sul patrimonio edilizio esistente, i mutamenti di destinazione d'uso, la realizzazione di nuovi impianti, opere ed infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico (conformemente alle prescrizioni generali degli articoli 7, 8, 9 e 10) e a condizione di impiegare tipologie e tecniche costruttive idonee alla riduzione della pericolosità e dei danni potenziali, presupposti considerati nel progetto.