

# REGIONE ABRUZZO

REGIONE  
ABRUZZO



IL RICHIEDENTE:

## COMUNE DI ORTONA (CH)

### COLLEGAMENTO MECCANIZZATO TRA IL CENTRO DI ORTONA E LA PISTA CICLABILE LITORANEA

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA



Viale F. Crispi, 19 b 67100 L'Aquila  
DIRETTORE TECNICO: ing. Marco Cordeschi  
tel. 0862 451184 - info@altevie.eu

www.altevie.eu



#### GRUPPO DI LAVORO

**M.O.D.**

##### Progettazione e coordinamento:

ing. Marco Cordeschi (Direttore Tecnico)  
ing. Marco Rinaldi  
arch. Antonietta Cellini (Resp. Ufficio Progetti)  
ing. Doriana Febo (Ufficio Progetti)  
ing. Nicola Ranieri (Ufficio Progetti)  
ing. Matteo Ciammetti (Ufficio Progetti)  
ing. Gaia Cordeschi (Ufficio Progetti)  
ing. Marino Di Gennaro (Ufficio Progetti)  
geom. Giuliano Ciccone (Ufficio Progetti)  
geom. Giorgio Stringini (Ufficio Cantieri)

##### Collaborazioni Specialistiche:

dott. geol. Michele Menna (relazione geologica)  
dott.ssa Erika Iacobucci (valutazione archeologica)  
ing. Marta Di Nicola (relazione di impatto acustico)

##### Direzione dei lavori:



data 26.04.2021	ident. committente 095_ORTONA	eseguito: ing. Marco Cordeschi	ELABORATO:  <b>A</b>
revisione 1.	codice commessa 01_21_F095_PP	controllato: arch. Antonietta Cellini	
2. 3.	codice elaborato REL_A	approvato: ing. Marco Cordeschi	
<small>Questo elaborato è di proprietà della Altevie srl e pertanto non può essere riprodotto né integralmente né in parte, senza l'autorizzazione della stessa. Da non utilizzare per scopi diversi da quello per cui è stato fornito.</small>			scala: -

Regione Abruzzo  
Direzione Trasporti e Mobilità

Comune di Ortona

PARERI / NULLA OSTA

## Indice

<b>INTRODUZIONE E INDICAZIONE DELLA LETTURA DEL PROGETTO</b> .....	2
<b>RETE INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO (EG04)</b> .....	6
<b>1. DESCRIZIONE SINTETICA DELLE PRINCIPALI VICENDE STORICHE DEI LUOGHI OGGETTO DI INTERVENTO</b> .....	7
<b>2. SCELTA DELLE ALTERNATIVE (EG17)</b> .....	8
2.1 ALTERNATIVE DI TRACCIATO .....	8
2.1.0 ALTERNATIVA ZERO .....	8
2.1.1 ALTERNATIVA 1 .....	8
2.1.2 ALTERNATIVA 2: IPOTESI DI PROGETTO .....	9
<b>3. DESCRIZIONE DELLA SOLUZIONE SELEZIONATA</b> .....	11
3.1 SINTESI DELLA FATTIBILITÀ DEGLI INTERVENTI .....	20
3.2 RIFERIMENTI NORMATIVI .....	50

## INTRODUZIONE E INDICAZIONE DELLA LETTURA DEL PROGETTO

La presente relazione è parte integrante del progetto per la realizzazione di un collegamento meccanizzato tra il centro di Ortona (CH) e la pista ciclabile litoranea, la Via Verde che corre lungo la costa dei Trabocchi, mediante l'installazione di un ascensore inclinato.

Il Comune di Ortona intende promuovere una mobilità alternativa e non inquinante consentendo con la realizzazione dell'impianto in progetto, sia il collegamento pedonale tra la costa e il centro della città sia quello di biciclette che potranno essere caricate all'interno della cabina.

L'intervento in progetto è localizzato nel Comune Censuario di Ortona, al Foglio 25 particelle 245, 246, 266, 275, 276, 4083, 4084, 4085, 4147 (vedi elaborato EG16).

Il tracciato del nuovo impianto, descritto nell'elaborato EG02, si estende per circa m 141,80 e collega l'area di accesso al castello Aragonese alla costa.

Preliminarmente alla elaborazione del progetto, al fine di inquadrare gli interventi nel complesso contesto territoriale di riferimento, sono state approfondite le relazioni intercorrenti con le norme nell'ambito della pianificazione e della programmazione territoriale, analizzando:

- gli strumenti di pianificazione territoriale dell'area oggetto d'intervento;
- i vincoli cui la stessa risulta sottoposta;
- la normativa nazionale e regionale di settore,

così da rendere la scelta progettuale coerente e congruente, per quanto possibile, con gli strumenti pianificatori in vigore.

Analogamente sono state esaminate le principali interferenze con la rete fognaria urbana, le opere ferroviarie nella proprietà di RFI (ed ex Ferrovia Adriatico Sangritana), oleodotti ENI.

Particolare attenzione, infine, è stata posta negli approfondimenti di carattere geognostico resisi necessari in ragione delle evidenze acquisite in situ su cospicui depositi artificiali di materiali di scarto urbano e detrito accumulati nei secoli scorsi su buona parte del pendio interessato dalle opere di infrastruttura.

Nella composizione degli elaborati grafici riassunti nell'elenco seguente, si è tenuto conto della necessità di rappresentare nella maniera più completa l'inquadramento territoriale e vincolistico che fa riferimento ad un'area territoriale di notevole complessità.

NOME FILE	DESCRIZIONE	SCALA
A	Relazione Illustrativa	-
B	Relazione tecnica generale	-
C	Report indagini geologiche	-
D	Relazione paesaggistica	-
E	Relazione geologica	-
F	Relazione archeologica	-
G	Relazione di impatto acustico	-
H	Regolamento di esercizio	-
I	Quadro economico e calcolo sommario della spesa	-
L	Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale	-
M	Computo metrico estimativo - Elenco prezzi e nuovi prezzi	-
EG01	Carta I.G.M.	25.000
EG02	Veduta aerea	5.000
EG03	Carta Tecnica Regionale	5.000
EG04	Carta degli accessi - Carta del sistema infrastrutturale di tipo carrabile	varie
EG05	Carta dell'uso del suolo - Carta categorie e tipologie forestali	25.000
EG06	Carta geologica - Carta idrogeologica	100.000/500.000
EG07	Quadro di Riferimento Regionale - Piano di Coordinamento Provinciale	100.000
EG08	Piano Paesaggistico Regionale - Carta del Vincolo Idrogeologico	varie
EG09	Piano Regolatore Generale Comune di Ortona (CH)	25.000/100.000
EG10	Piano demaniale marittimo comunale - Microzonazione sismica Comune di Ortona (CH)	5.000
EG11	S.I.C. - Z.P.S. - Z.S.C. - Carta degli Habitat	25.000
EG12	Mi.B.A.C.T. - Planimetria dei beni culturali - SIT Ortona - Vincolo archeologico	5.000

EG13	P.A.I. Carta Geomorfologica, della Pericolosità e del Rischio da Frana	25.000
EG14	Piano Stralcio Difesa Alluvioni (P.S.D.A.) e Inventario dei Fenomeni Franosi (I.F.F.I.)	25.000
EG15	Carta clivometrica	5.000
EG16	Planimetria catastale generale	1.000
EG17	Alternative di tracciato	2.000
EG18	Profilo del terreno e rilievo	500
EG19.1	Tavola dei sondaggi	-
EG19.2	Sezione geologica	500
EG20	Planimetria e profilo dell'impianto	100
EG21	Tavola delle interferenze	500
EG22	Stazione di valle - piante, prospetti e sezioni	100
EG23	Stazione di monte - pianta, prospetti e sezioni	100
EG24	Veicolo tipo	20
EG25	Coni ottici e documentazione fotografica	-
EG26	Rendering e fotoinserimenti	-
EG27	Cantierizzazione	5.000
EG28	Particolari strutture di linea e vie di scorrimento	-

Gli elaborati da EG01 ad EG15 sono riferiti all'inquadramento ambientale e vincolistico dell'area oggetto di intervento e vi viene sempre rappresentata la linea dell'ascensore inclinato in progetto.

L'elaborato EG16 riporta l'impianto su base catastale aggiornata a febbraio 2021.

Gli elaborati grafici EG17, EG18 e EG19.1 rappresentano rispettivamente le ipotesi di progetto trattate, il profilo del terreno e la tavola dei sondaggi. La sezione geologica è riportata nell'elaborato EG19.2.

Seguono la planimetria e il profilo dell'impianto (EG20), la tavola delle interferenze (EG21), la sistemazione generale, le piante, le sezioni e i prospetti delle stazioni di valle, di monte e del veicolo tipo (EG22 – EG24), la documentazione fotografica dei luoghi (EG25), alcuni fotoinserimenti delle stazioni ottenuti da renderizzazione del progetto generale (EG26), i particolari delle strutture di linea e delle vie di scorrimento (EG28) e la tavola di cantierizzazione (EG27).



Figura 1 Corografia dell'area in esame su estratto IGM scala 1:25.000 ridotto (Elaborato EG01)

### RETE INFRASTRUTTURALE DEL TERRITORIO (EG04)

L'impianto in progetto è localizzato nel Comune di Ortona, il quale è attraversato dalla linea ferroviaria adriatica che collega il territorio con altri centri abruzzesi (Pescara, Chieti, Lanciano).

Tramite trasporto su gomma è possibile raggiungere Pescara percorrendo la SS16 e poi la SS714 oppure tramite l'autostrada E80.

Il collegamento con Chieti su gomma è possibile percorrendo l'autostrada E55 oppure la SS656.

Lanciano è raggiungibile attraverso la E55 oppure percorrendo la SP218 o la SS84.

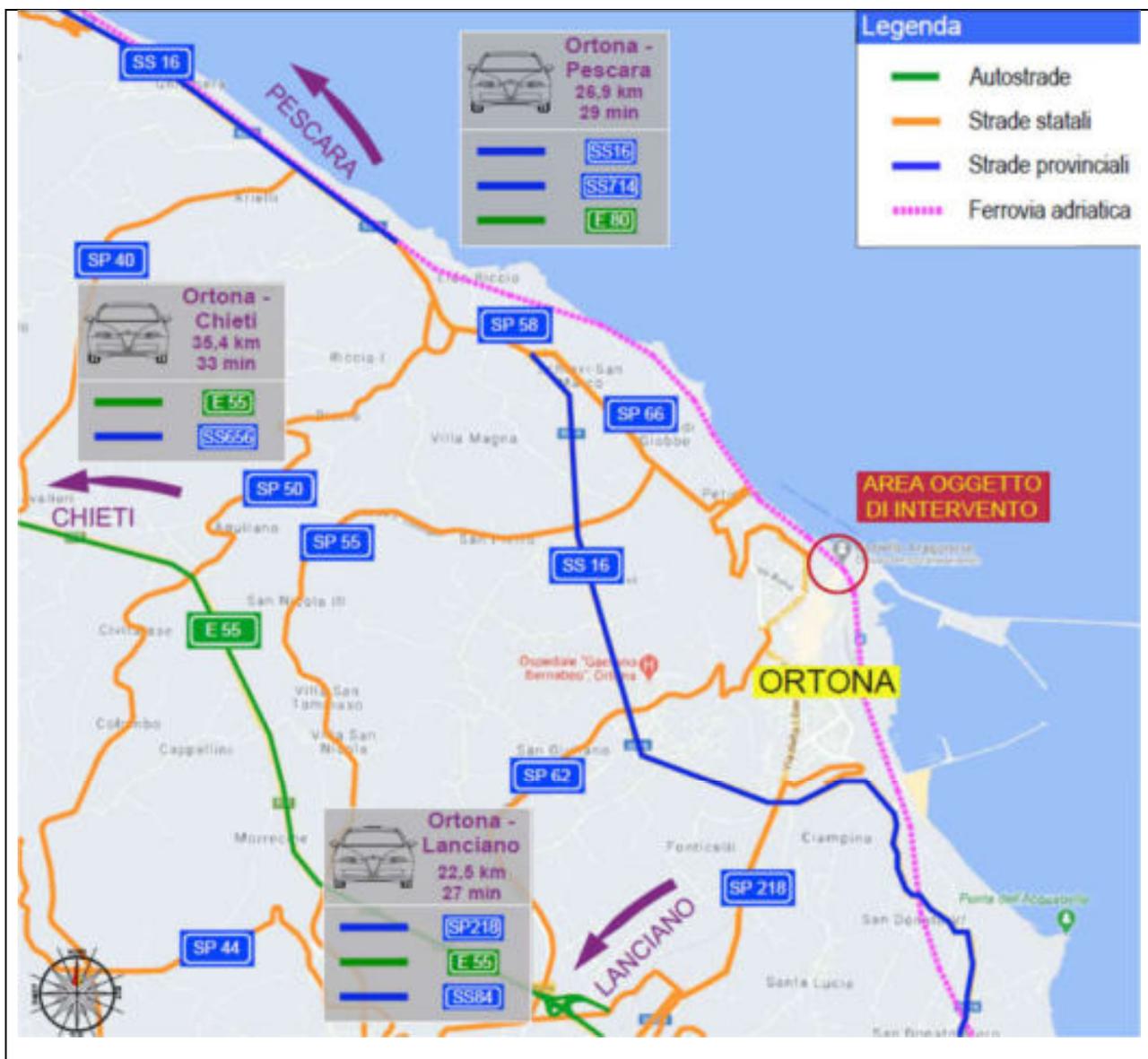


Figura 2 Carta rete infrastrutturale (Elaborato EG04)

## 1. DESCRIZIONE SINTETICA DELLE PRINCIPALI VICENDE STORICHE DEI LUOGHI OGGETTO DI INTERVENTO

L'idea di una funicolare all'interno del Comune di Ortona risale alla fine dell'800 quando all'interno del territorio già si sentiva la necessità di collegare la stazione ferroviaria e il porto con il centro cittadino (nella zona del Castello Aragonese). I lavori, iniziati nel 1889, riguardarono la costruzione di una funicolare di lunghezza pari a circa m 131,00 e pendenza pari al 50,4%.

Il funzionamento dell'impianto era a contrappeso d'acqua, con serbatoio di accumulo nella stazione di monte avente capacità di circa litri 35.000 e serbatoi di circa litri 2.500 nel sotto cassa di ogni vettura. L'inaugurazione dell'impianto avvenne il 28 settembre del 1891, ma da subito si registrarono dei malfunzionamenti della funicolare legati alla difficoltà di riempimento dei serbatoi e che portò alla sospensione definitiva del suo funzionamento nel 1894.

Nel 1926 venne approvato il progetto di una nuova funicolare ad azionamento elettrico che però la seconda guerra mondiale rese inattiva a tal punto da causare l'eliminazione totale dell'impianto nel dopoguerra.

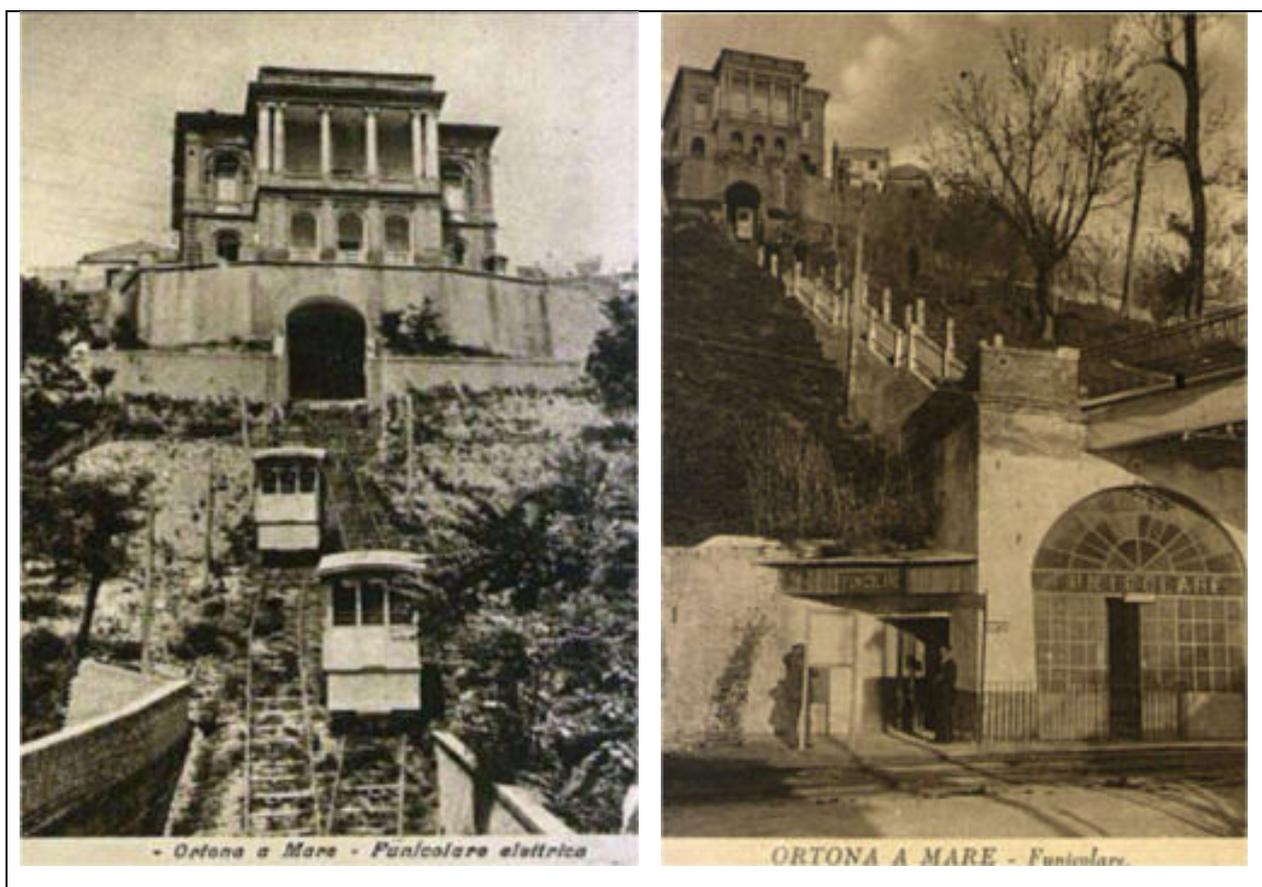


Figura 3 Foto storiche della funicolare

## 2. SCELTA DELLE ALTERNATIVE (EG17)

Nel presente capitolo viene descritto lo sviluppo progettuale relativo alla valutazione delle alternative ed alla definizione della “soluzione selezionata”, illustrata dettagliatamente nel capitolo successivo. A tal fine si è fatto preliminarmente riferimento agli strumenti di programmazione vigenti sia a livello regionale che provinciale e comunale.

Come esposto nei paragrafi successivi, quindi, per lo studio dell’ascensore inclinato, sono state esaminate, oltre all’ipotesi zero - corrispondente alla non realizzazione dell’intervento - due alternative di tracciato così sintetizzate:

1. realizzazione di un collegamento tra Via Verde e Largo Castello
2. realizzazione di un collegamento tra Via Verde e Via G. D’Annunzio

I paragrafi che seguono descrivono le diverse soluzioni.

### 2.1 ALTERNATIVE DI TRACCIATO

#### 2.1.0 ALTERNATIVA ZERO

L’alternativa zero (o ipotesi zero) corrisponde, come detto, alla non realizzazione dell’ascensore inclinato. Tale scelta determinerebbe il mancato collegamento tra il centro di Ortona (CH) e la pista ciclabile litoranea, la Via Verde che corre lungo la costa dei Trabocchi. Questo provocherebbe una minore appetibilità in termini di sviluppo turistico del Comune di Ortona in quanto l’alternativa zero equivarrebbe, di fatto, ad una rinuncia alla possibilità di ampliare l’offerta turistica del territorio in un’ottica di sostenibilità ambientale ed alla mancata opportunità di favorire l’orientamento dell’economia di questi luoghi verso uno sviluppo sostenibile, anche rispetto alle attività imprenditoriali già presenti.

#### 2.1.1 ALTERNATIVA 1

In considerazione delle osservazioni del precedente paragrafo e ritenuto di dover scartare, dunque, l’alternativa zero, è stata valutata l’ipotesi di un collegamento tra la Via Verde che corre lungo la costa dei Trabocchi e Largo Castello, la Via che costeggia il Castello Aragonese

Nonostante l’alternativa qui descritta possa rappresentare una valida soluzione progettuale, è stata ritenuta inadatta a soddisfare a pieno le esigenze di mobilità in quanto risulta una maggiore difficoltà di accessibilità al piano imbarco della stazione di monte con spazi di relazione esigui.

Oltretutto, l'alternativa proposta richiederebbe soluzioni ingegneristiche più complesse rispetto alla soluzione di progetto, legata al maggiore inspessimento dello strato geologico di riporto antropico rilevato in sede di campagna indagini.

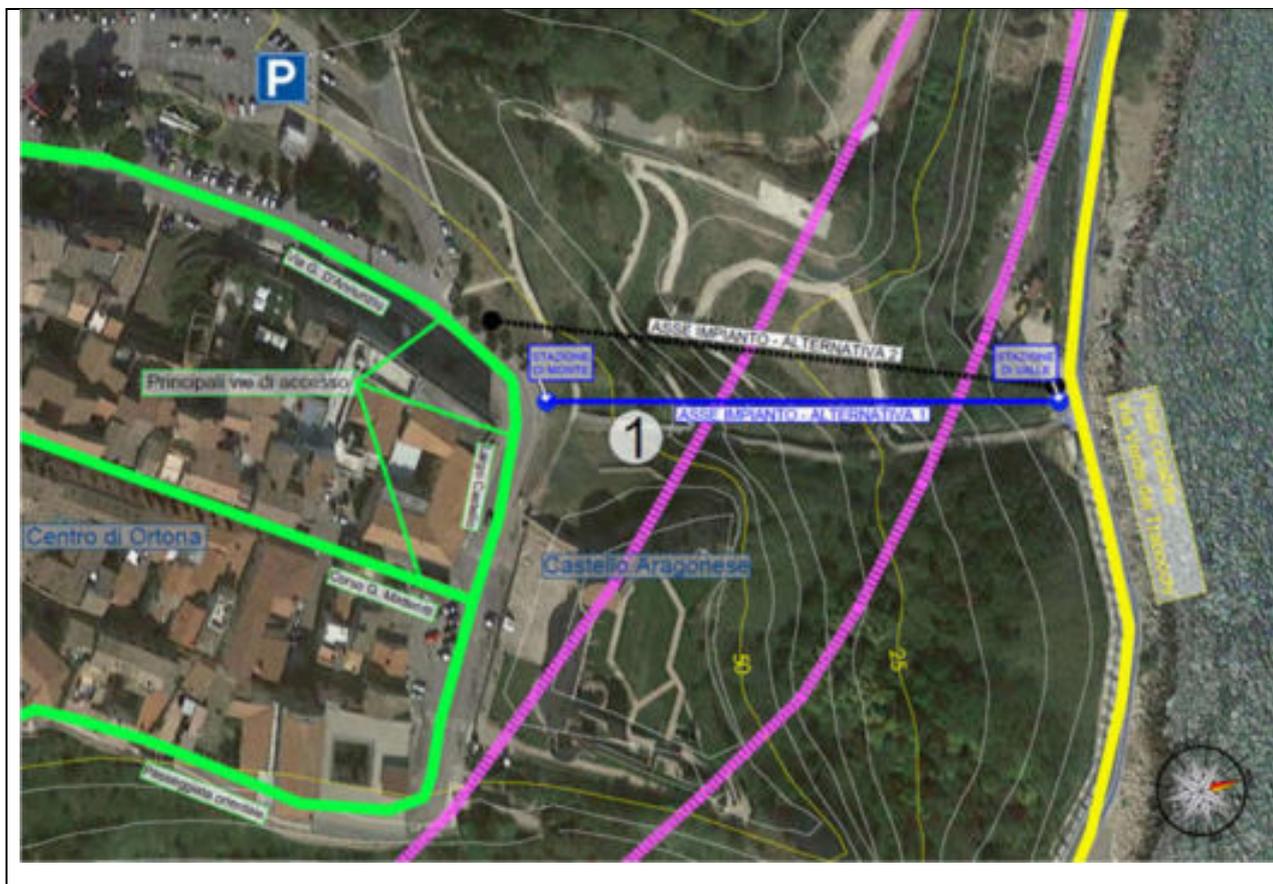


Figura 4 Alternativa di tracciato 1 (Elaborato EG17)

### 2.1.2 ALTERNATIVA 2: IPOTESI DI PROGETTO

A partire dall'alternativa 1, il tracciato viene modificato con lo scopo di collocare il piano imbarco della stazione di monte in una posizione di facile accesso rispetto al piano stradale. Questo comporta lo spostamento della stazione di monte di circa m 27,00 in direzione SE rispetto a quanto previsto dall'alternativa 1. La stazione di monte, situata lungo Via G. D'Annunzio, risulta essere più lontana dal Castello Aragonese, bene vincolato dal punto di vista archeologico, mentre il tracciato insiste su terreni caratterizzati da un minore inspessimento dello strato di riporto antropico rispetto all'ipotesi 1.

Il tracciato rappresentativo dell'ipotesi di progetto è riportato nella Figura seguente.

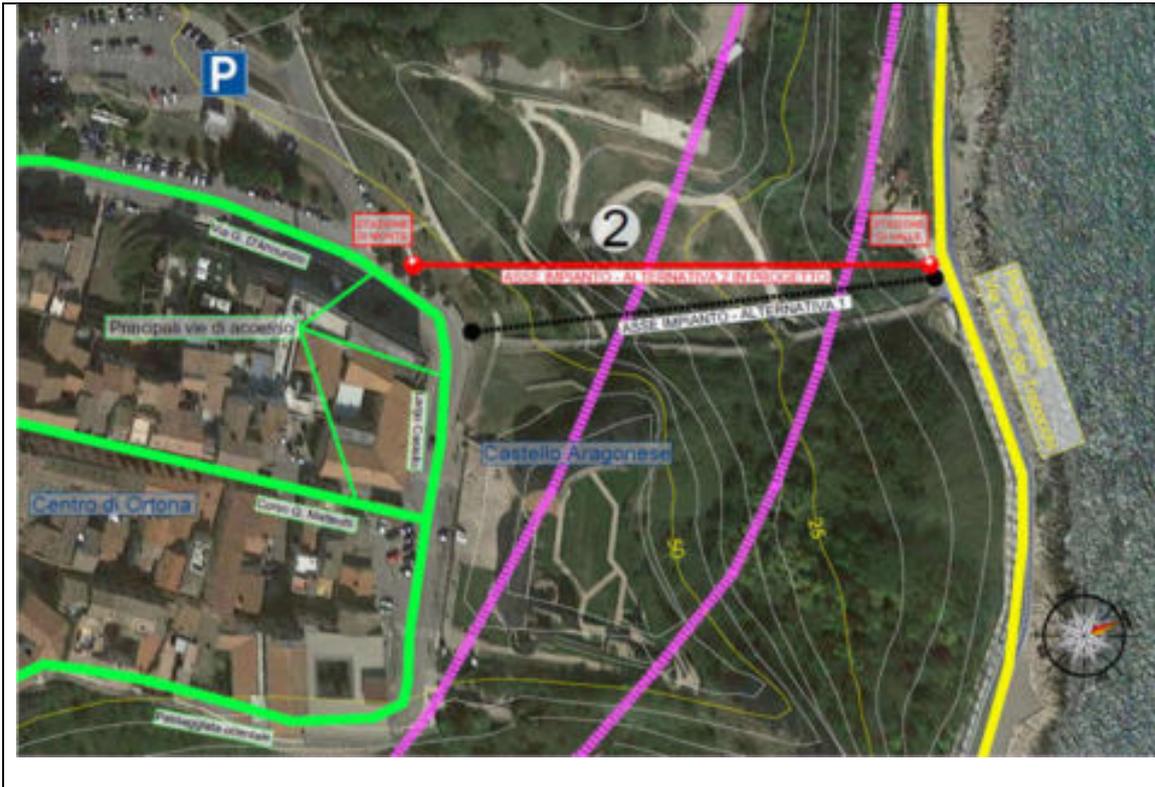


Figura 5 Alternativa di tracciato 2 – Ipotesi di progetto (Elaborato EG17)

### 3. DESCRIZIONE DELLA SOLUZIONE SELEZIONATA

L'ascensore in progetto costituisce un collegamento meccanizzato tra il Centro Storico della città di Ortona e la nuova pista ciclabile litoranea, richiamo alla memoria storica della funicolare del XIX Secolo.

Nello specifico, si tratta di un impianto terrestre a corsa inclinata con movimento a va o vieni in cui la via di corsa del veicolo è costituita da una coppia di travi in acciaio adeguatamente controventate ed irrigidite.

Esso rientra nella tipologia contemplata dalla norma Europea UNI EN 81-22 ed è definito come "ascensore a corsa inclinata e inclinazione variabile". Tale ascensore appartiene alla categoria D degli *impianti funicolari aerei o terrestri* che effettuano servizio di pubblico trasporto.



Figura 6 Planimetria generale (Elaborato EG20)

La stazione di valle è situata nelle immediate adiacenze della pista ciclabile (in corrispondenza del punto terminale della scalinata che costeggia il Castello Aragonese) e da questa direttamente accessibile, allo scopo di garantire la fruibilità dell'impianto per ciclisti e pedoni in transito verso il centro cittadino. La stazione di monte è invece collocata in corrispondenza dell'ingresso Sud del Parco Ciavocco, ad una distanza di circa 65 metri dal Castello Aragonese e con imbarco posto alla medesima quota del piano stradale di Via Gabriele D'Annunzio, al fine di garantire un rapido ed agevole accesso da e per il centro storico di Ortona.



La via di corsa (o via di scorrimento) è costituita da 2 travi principali sostenute da un sistema reticolare in acciaio, opportunamente collegate tra loro, appoggiate a 7 sostegni in acciaio e si sviluppa per una lunghezza inclinata pari a circa 150 metri con un dislivello di 47,8 metri, raggiunto attraverso un lieve cambio di livelletta da 24,45° a 15,91°; il passaggio tra i due tratti a differente pendenza avviene con un raccordo continuo, ottimizzato per il comfort dei passeggeri. Non è prevista la realizzazione di fermate intermedie.

La presenza del Castello Aragonese ha imposto un attento studio dell'inserimento dell'opera infrastrutturale all'interno del contesto paesaggistico di elevatissimo pregio; ne è risultata la scelta di ridurre il numero degli appoggi a terra della via di corsa e trattarne gli elementi strutturali con particolare cura nei dettagli materici e compositivi. Tale scelta è stata dettata anche da necessità di risoluzione delle interferenze tra le opere di fondazione profonda su pali con le esistenti opere ferroviarie in galleria nella proprietà di RFI (ed ex Ferrovia Adriatico Sangritana), con la rete fognaria urbana, oleodotti ENI.

In aggiunta, conseguentemente all'estrema vicinanza delle opere alle acque marine, sono stati attentamente valutati gli elementi strutturali dell'impianto, con particolare cura dei dettagli materici e compositivi, specie in relazione alle loro caratteristiche di resistenza agli agenti atmosferici e chimici, con specifico riferimento agli aerosol marini primari (salsedine) e alla deposizione secca dei sali in essi presenti.

Particolare attenzione è stata inoltre posta negli approfondimenti di carattere geognostico resi necessari in ragione delle evidenze acquisite in situ su cospicui depositi artificiali di materiali di scarto urbano e detrito accumulati nei secoli scorsi su buona parte del pendio interessato dalle opere di infrastruttura.

## **Stazione di Valle**

Gli accessi alle stazioni sono studiati per l'abbattimento delle barriere architettoniche per consentire l'accesso ai piani imbarco da parte degli utenti a ridotta capacità motoria.

La stazione di Valle consta di due piani, di cui uno seminterrato a quota +1,54 m s.l.m. e destinato a locale tecnico. Il piano imbarco risulta leggermente rialzato rispetto a quello della "Via Verde dei Trabocchi" ed è situato a quota +6,00 m s.l.m.; l'accessibilità è garantita da due rampe di raccordo, con ingresso e uscita dalla cabina sullo stesso lato.

Allo stesso piano trova luogo una piccola sala di attesa dotata di condizionamento ad alto rendimento e di illuminazione a led.

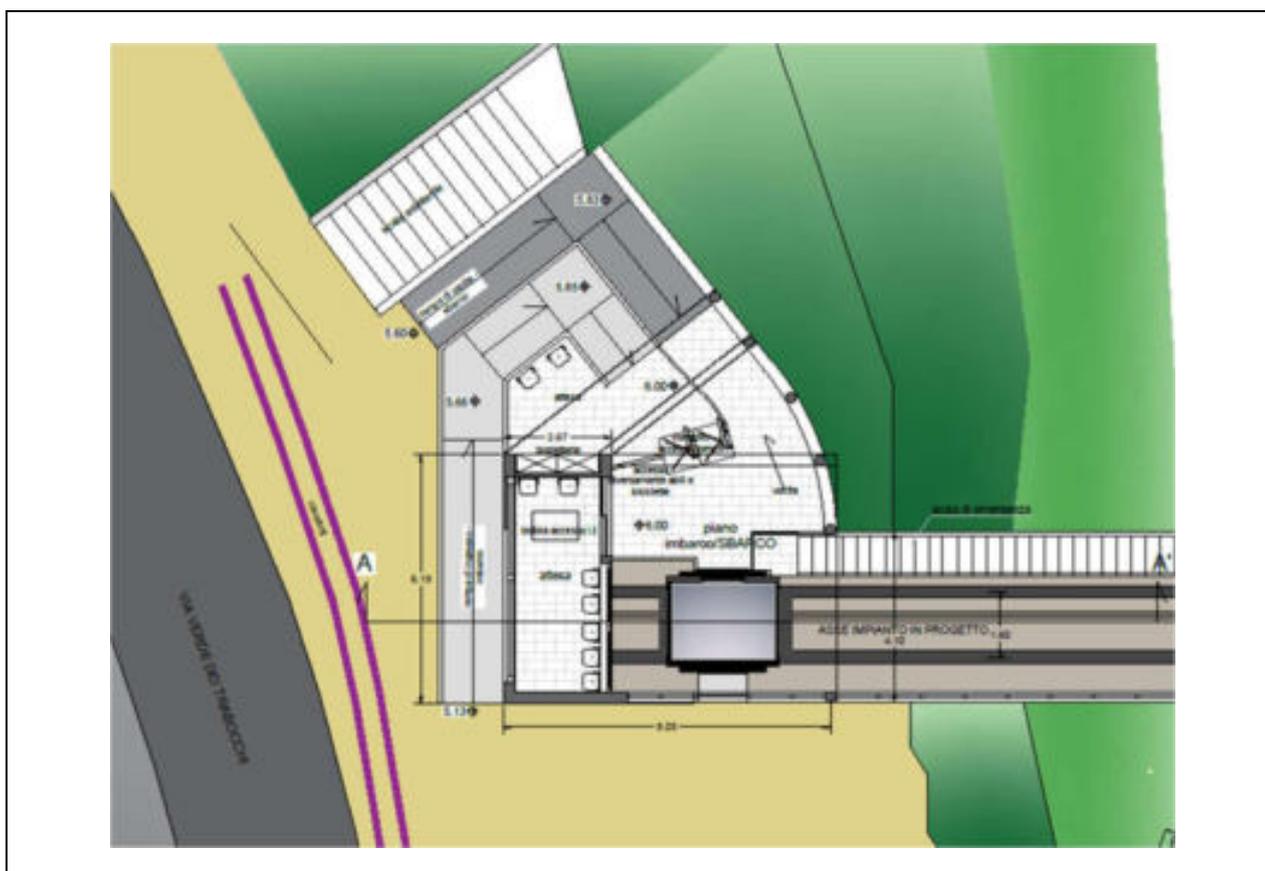
La struttura prevede setti e platea di cemento armato, mentre la copertura sarà realizzata con struttura reticolare metallica. L'involucro esterno risulta rivestito da assi o tavole di legno massello con utilizzo di brise soleil per schermare le vetrate – in ogni caso realizzate con vetro

antiriflesso - e minimizzare ulteriormente l'effetto visivo riflettente delle stesse; i setti saranno rivestiti in intonaco cementizio di colore scuro o comunque idoneo al fine di omogeneizzarne la percezione con l'ambiente circostante e minimizzare eventuali contrasti visivi. Ad ogni modo, in fase di progettazione esecutiva, potranno essere recepite specifiche prescrizioni circa le caratteristiche materiche e cromatiche dell'edificio di stazione.

Le pavimentazioni saranno in Klinker antisdrucchiolevole e antigelivo.

In generale, le volumetrie dell'edificio sono quelle minime atte a garantire le corrette operazioni di imbarco e sbarco di passeggeri di ogni categoria di utenza in totale comfort e sicurezza, oltre che le minime necessarie ad ospitare le componenti tecniche ed elettromeccaniche indispensabili per la movimentazione dell'impianto.

Dal piano imbarco si accede alla scala obbligatoria di emergenza, che corre lungo tutto l'impianto, realizzata in acciaio zincato verniciato con colori che verranno definiti con gli Enti preposti, mentre i sostegni saranno rivestiti con specie arboree rampicanti autoctone al fine di mimetizzarne il più possibile l'impatto visivo.



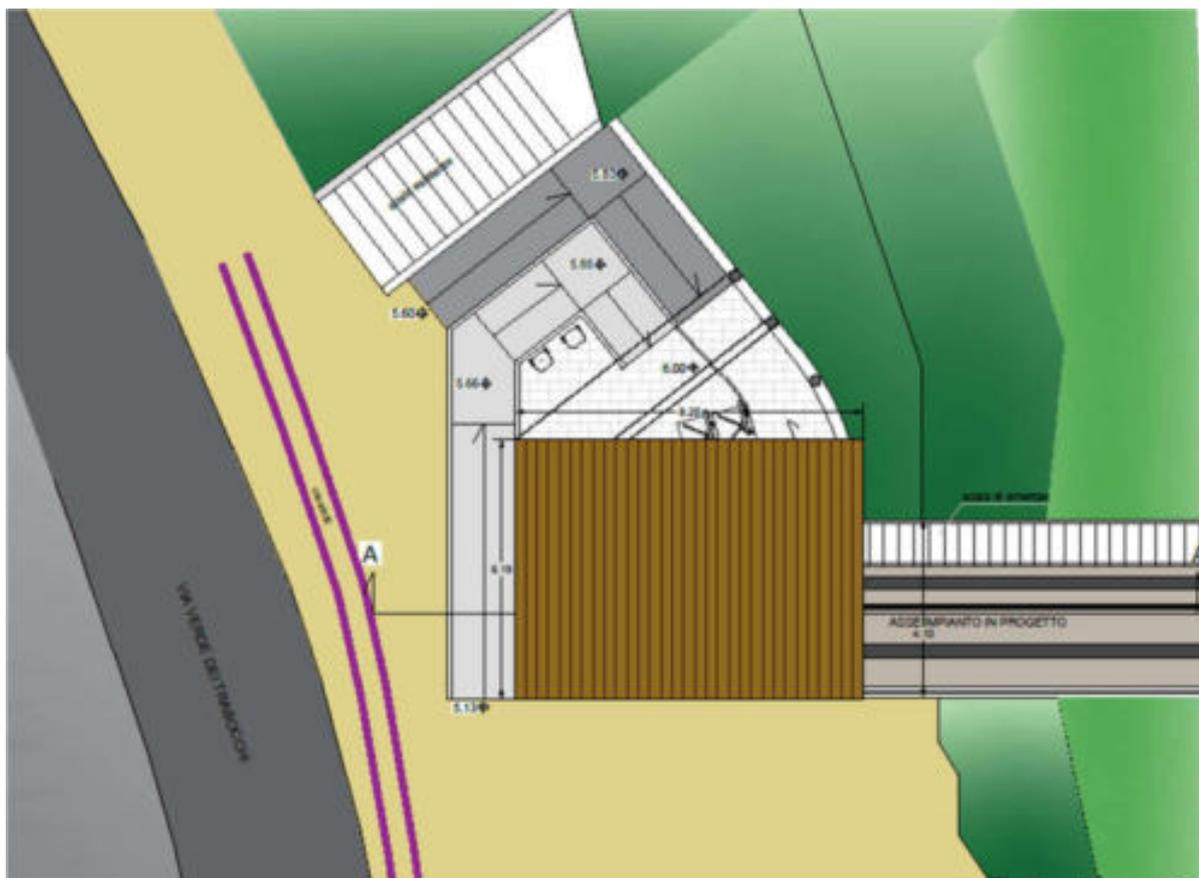
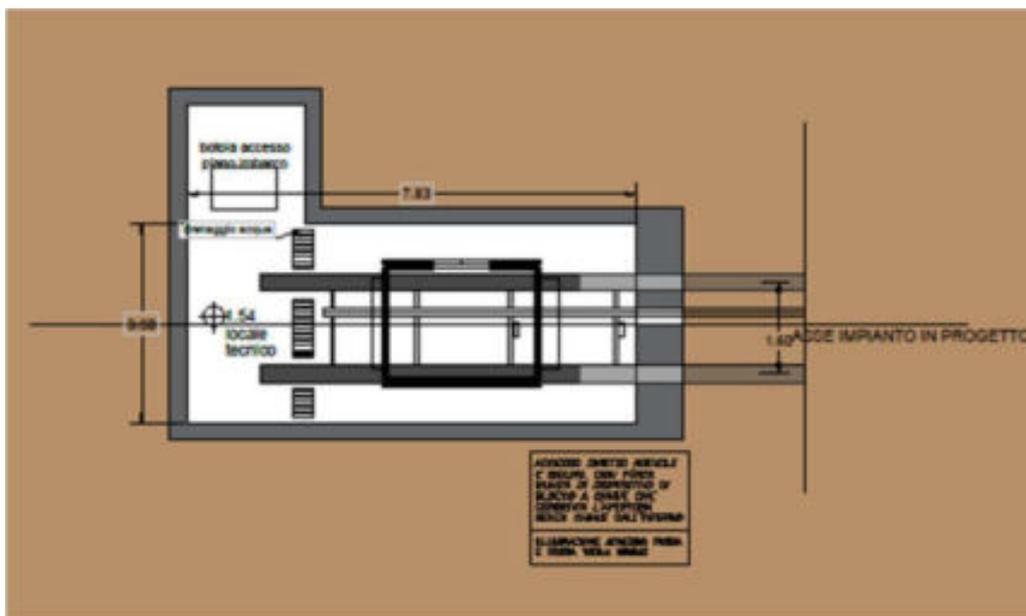


Figura 7 Piante Stazione di Valle (Elaborato EG22)

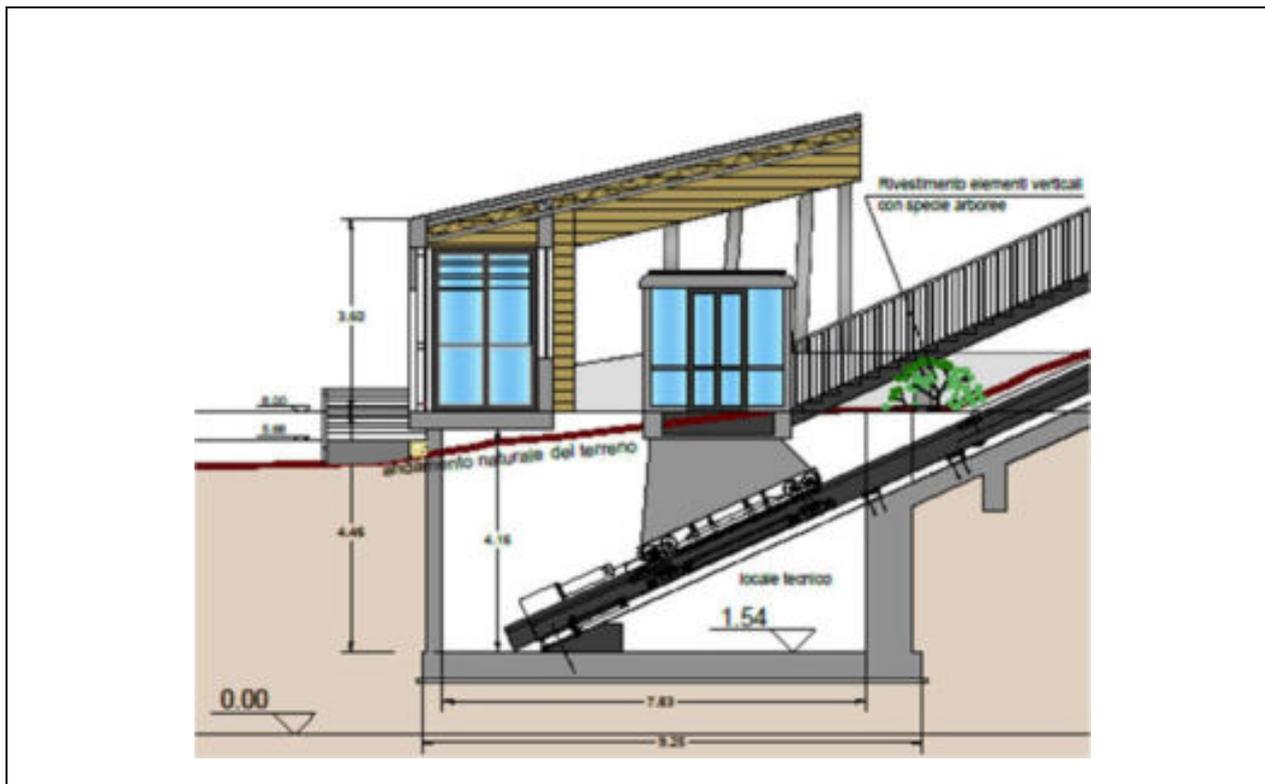


Figura 8 Sezione Stazione di Valle (Elaborato EG22)



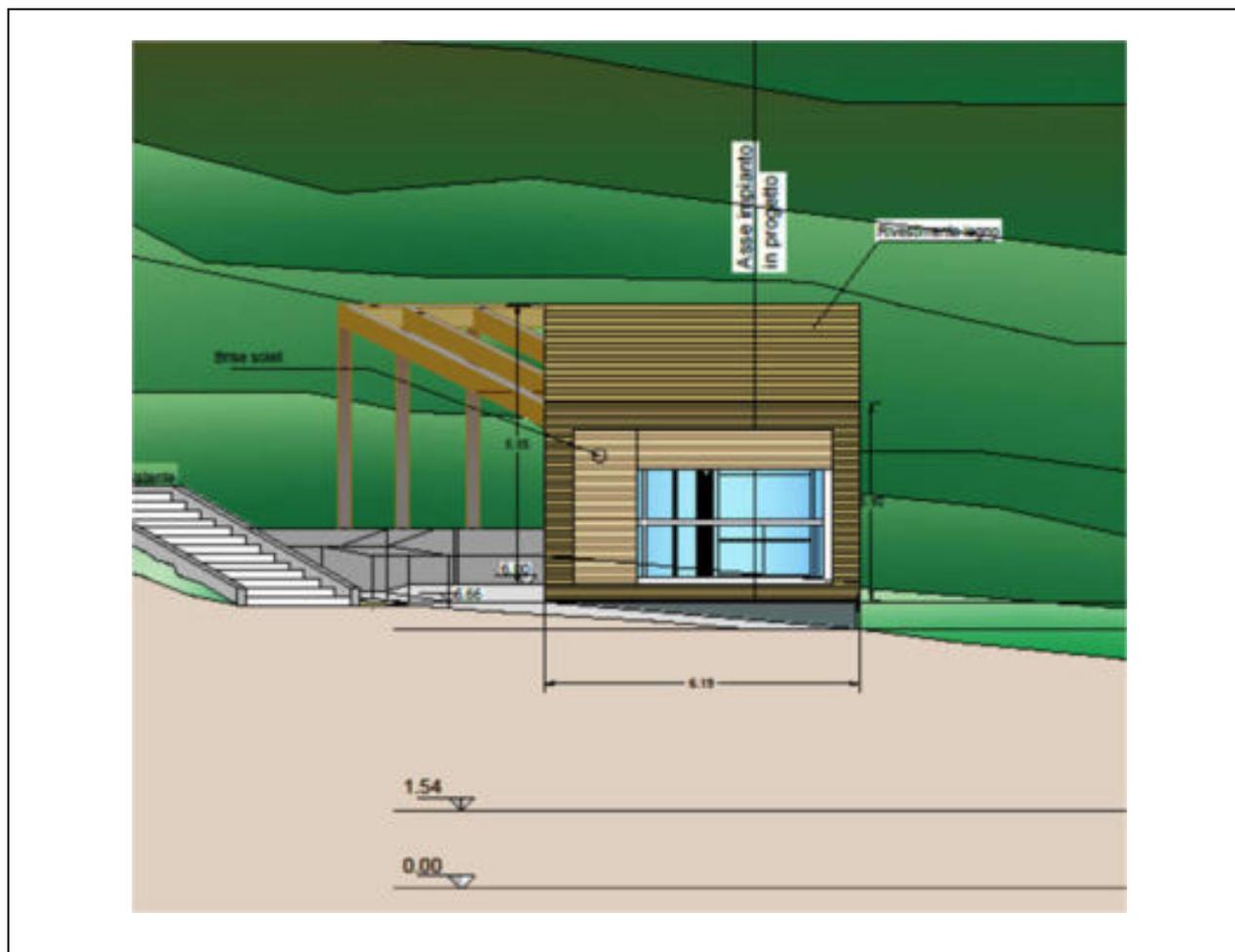
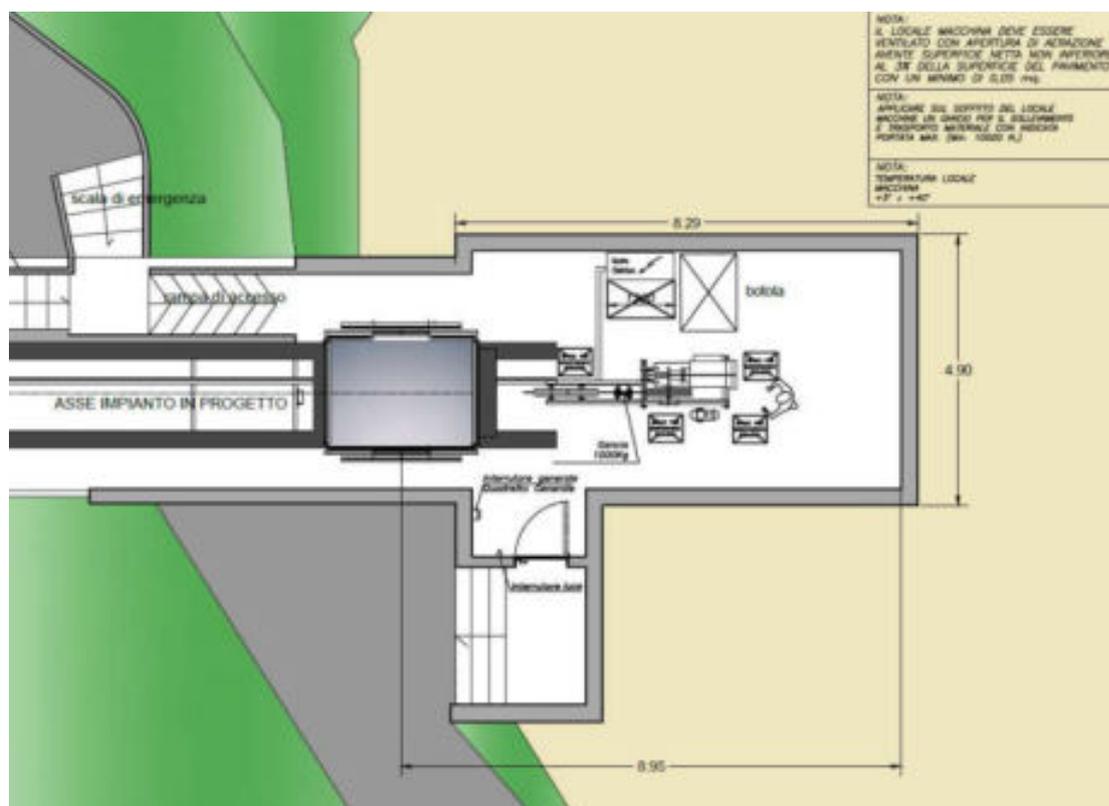
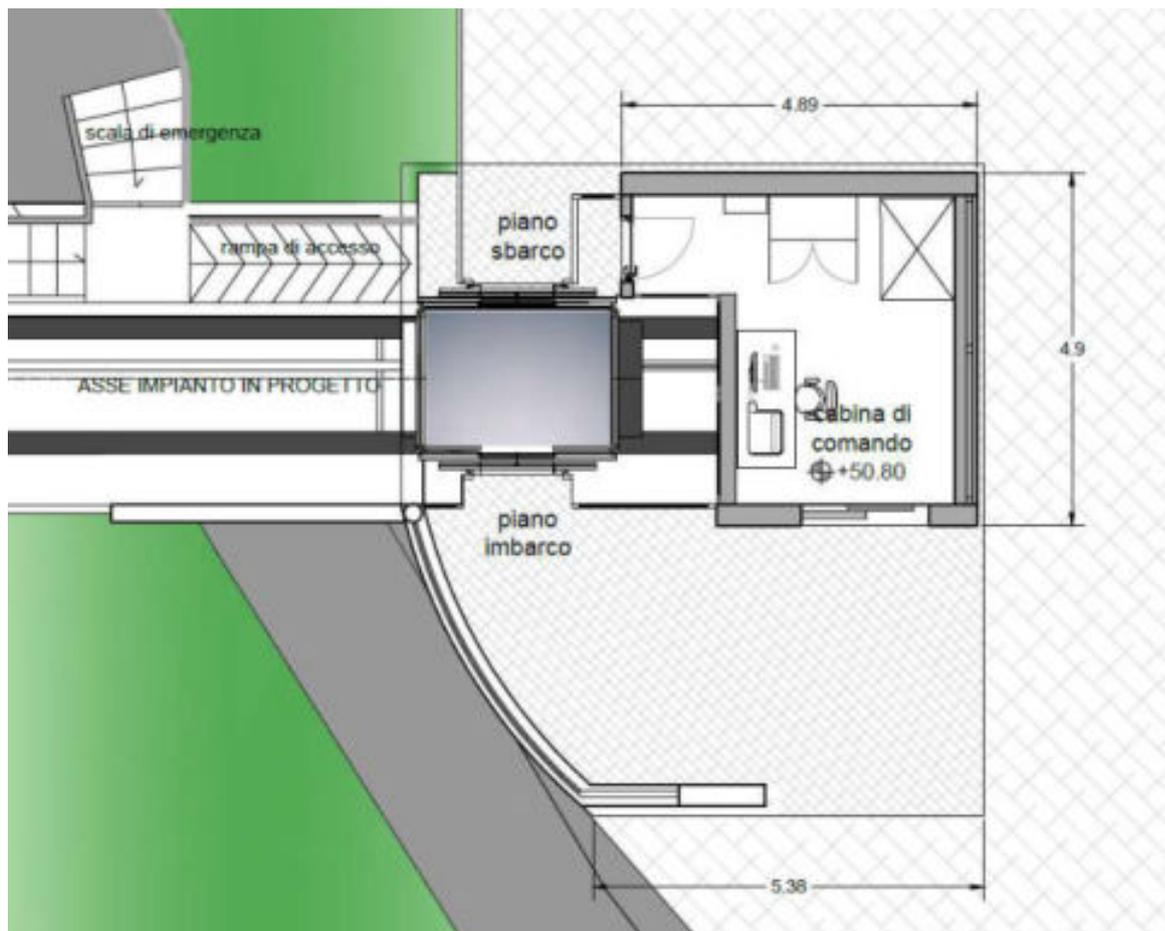


Figura 9 Prospetti Stazione di Valle (Elaborato EG22)

## Stazione di Monte

Alla stazione di monte si accede tramite un piazzale esistente, capace di garantirne una facile fruibilità e collocato in prossimità del parcheggio pubblico prospiciente Via Gabriele D'Annunzio, già via di accesso al piazzale stesso. La stazione consta di un piano seminterrato destinato a locale macchine a quota +50,80 m slm, accessibile dall'esterno e raggiungibile tramite uno dei percorsi esistenti lungo il pendio oggetto d'intervento. Al piano terra, a quota +53,80 m slm, vi è il piano imbarco che prevede l'ingresso e l'uscita dalla cabina su lati opposti, oltre al locale di comando riservato al personale addetto all'impianto.

Per quanto riguarda la struttura, il linguaggio architettonico, le finiture, le volumetrie e le caratteristiche materiche e cromatiche, valgono le stesse considerazioni e indicazioni fornite per la stazione di valle.



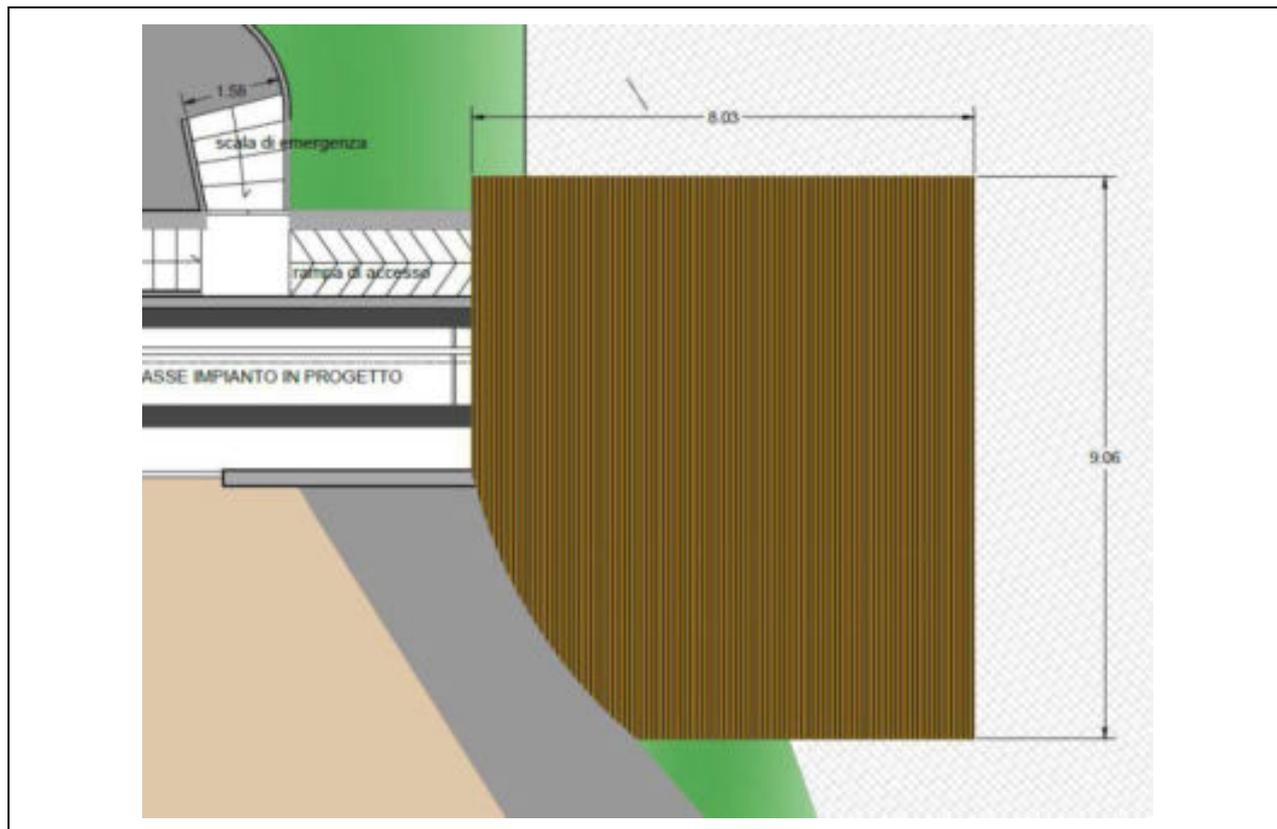


Figura 10 Piante Stazione di Monte (Elaborato EG23)



Figura 11 Prospetto Stazione di Monte (Elaborato EG23)

## Caratteristiche tecniche dell'impianto a fune

Nella tabella seguente sono riassunte le principali caratteristiche tecniche dell'impianto.

Caratteristiche	U.M.	Valore
quota s.l.m. piano imbarco stazione a valle	m s.l.m.	6,00
quota s.l.m. piano imbarco stazione a monte (motrice):	m s.l.m.	53,80
lunghezza orizzontale tra ingressi stazione AV - AM	m	141,07
dislivello fra le stazioni (piani imbarco):	m	47,80
lunghezza inclinata (totale) AV - AM	m	149,32
lunghezza inclinata primo tratto (AV - Centro Raccordo)	m	49,36
pendenza primo tratto	gradi	24,45°
lunghezza inclinata secondo tratto (Centro Raccordo - AM)	m	99,96
pendenza secondo tratto	gradi	15,91°
lunghezza totale filo superiore via di corsa	m	154,9
numero sostegni di linea	n.	7
capacità cabina	n.	30
velocità massima di esercizio ( <i>per <math>Q_{max}=450</math> pers/ora</i> )	m/s	2.0
potenza elettrica totale installata ( <i>compresi servizi</i> )	kW	150

Le principali norme di riferimento per la tipologia di impianto sono:

- Norma UNI EN 81-22:2014 recante *“Regole di sicurezza per la costruzione e l'installazione degli ascensori - Ascensori per il trasporto di persone e cose - Parte 22: Ascensori elettrici inclinati”*.
- Norme Tecniche sulle Costruzioni di cui al D.M. 17 gennaio 2018 *“Approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni”*.
- DIRETTIVA 2014/33/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014 *per l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative agli ascensori e ai componenti di sicurezza per ascensori*.
- Decreto Dirigenziale Prot. 101 del 09/03/2015 recante *“Disposizioni relative all'esercizio degli ascensori in servizio pubblico destinati al trasporto di persone”*.
- *D.P.R. 162/1999 e s.m.i.*
- Norme tecniche correlate.

### 3.1 SINTESI DELLA FATTIBILITÀ DEGLI INTERVENTI

Al fine di collocare correttamente gli interventi nel contesto territoriale e vincolistico di riferimento, sono state approfondite le relazioni intercorrenti con le norme nell'ambito della pianificazione e della programmazione territoriale, analizzando:

- gli strumenti di pianificazione territoriale dell'area oggetto d'intervento;
- i vincoli cui la stessa risulta sottoposta;
- la normativa nazionale e regionale di settore,

così da rendere le scelte progettuali coerenti e congruenti, per quanto possibile, con gli strumenti pianificatori in vigore.

Nel seguito si riporta quindi la sintesi della Relazione sui vincoli elaborata nell'ambito del progetto della soluzione selezionata e meglio dettagliata nello studio ambientale.

#### **QUADRO DI RIFERIMENTO REGIONALE (EG07)**

Il Quadro di Riferimento Regionale, il cui documento definitivo è stato approvato con D.C.R. 26.01.2000 n. 147/4, costituisce il fondamentale strumento di indirizzo e di coordinamento della pianificazione di livello intermedio e locale

Il Q.R.R. è strutturato su tre Obiettivi Generali:

- Qualità dell'ambiente;
- Efficienza dei sistemi urbani;
- Sviluppo dei settori produttivi trainanti.

La "Qualità dell'Ambiente" viene dunque posta come primo Obiettivo Generale, considerando le risorse ambientali patrimonio della Regione non solo come fattore di esclusiva tutela ma come risorsa economica utile allo sviluppo ecosostenibile del territorio.

In relazione al sito di interesse e ai problemi insiti nella caratterizzazione morfologica – socio – economica dell'area Regionale di appartenenza, il Q.R.R. definisce un particolare obiettivo specifico con relative azioni di intervento particolarmente attinenti alla tipologia del progetto proposto:

Gli obiettivi che si prefigge il Q.R.R. sono, come si legge dalla Relazione Generale:

- *promuovere ed attuare un organico ed equilibrato assetto territoriale, nel quadro di uno sviluppo pianificato degli insediamenti umani e produttivi e delle infrastrutture sociali;*

- *orientare lo sviluppo verso il superamento degli squilibri economici, secondo una visione globale dei problemi ed una conseguente politica coordinata degli interventi.*

L'area di progetto ricade tra gli "ambiti del Piano Regionale Paesistico", "sistemi di valorizzazione della costa" e "sistemi urbani". La zona di intervento, inoltre, è attraversata dal "potenziamento direttrice di trasporto pubblico su ferro".



Figura 12 Quadro di riferimento Regionale – Schema strutturale dell'assetto del territorio  
(Elaborato EG07)

### **PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE (EG08)**

Il Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.) della Regione Abruzzo (L.R. 15/12/04 n.49 e L.R.13/02/03 n.2), disciplinando sulla base di analisi tematiche i livelli di trasformazione e di intervento nel territorio, pur essendo un Piano di Settore, è venuto di fatto a condizionare ogni altra azione pianificatoria; conseguentemente, i P.T.P. (Piani Territoriali Provinciali) e gli altri Piani di Settore si sono dovuti adeguare ad esso; tutta la pianificazione di livello comunale ha dovuto recepirne indirizzi e prescrizioni.

In tal modo, i fattori morfologico – ambientali, prima sottovalutati, hanno assunto, nella pianificazione regionale ai vari livelli, un peso e un ruolo determinanti.



L'impianto in progetto si colloca all'interno della zona D – "Trasformazione a regime ordinario". La stazione di valle e parte della linea lambiscono la zona A1 – "Conservazione integrale" e le "Aree di particolare complessità e piani di dettaglio", pur senza ricadere al loro interno.

In prossimità dell'impianto sono inoltre presenti "beni storico/architettonici, ambientali e paesistici da valorizzare (compresi i centri storici)"; tuttavia, sia le stazioni che la linea sono localizzate all'esterno delle aree sottoposte a vincolo.

Nel seguito si riportano le definizioni che il Piano Paesaggistico Regionale fornisce per le Categorie di Tutela e Valorizzazione che caratterizzano l'impianto in progetto:

*A1 CONSERVAZIONE INTEGRALE – complesso di prescrizioni (e previsioni di interventi) finalizzate alla tutela conservativa dei caratteri del paesaggio naturale, agrario ed urbano, dell'insediamento umano, delle risorse del territorio e dell'ambiente, nonché alla ripresa e al ripristino ambientale di quelle parti dell'area in cui sono evidenti i segni di manomissioni e alterazioni apportate dalle trasformazioni antropiche e dai dissesti naturali; alla ricostruzione e al mantenimento dei sistemi ambientali, al restauro e al recupero dei manufatti esistenti.*

*A2: CONSERVAZIONE PARZIALE - complesso di prescrizioni le cui finalità sono identiche a quelle di cui sopra (A1: CONSERVAZIONE INTEGRALE) che si applicano però a parti o elementi dell'area con la possibilità, quindi, di inserimento di livelli di trasformabilità che garantiscano comunque il permanere dei caratteri costitutivi dei beni ivi individuati la cui disciplina di conservazione deve essere in ogni caso garantita e mantenuta.*

*D: TRASFORMAZIONE A REGIME ORDINARIO - norme di rinvio alla regolamentazione degli usi e delle trasformazioni previste dagli strumenti urbanistici ordinari (P.T., P.R.G., P.R.E.).*

*AREE DI PARTICOLARE COMPLESSITÀ E PIANI DI DETTAGLIO - indica aree nelle quali, per la complessità dei caratteri geologici, agricoli naturalistici, culturali e paesaggistici, devono essere redatti piani di dettaglio nell'ambito delle rispettive competenze istituzionali degli Enti cointeressati, i quali devono fornirsi, al riguardo, reciproche notizie ed atti. Costituiscono, di norma, piani di dettaglio del P.R.P. i Progetti Speciali Territoriali redatti dalla Regione con i contenuti, le modalità e le procedure stabilite dall'art. 8 della L.R. 12 aprile 1983, n. 18 e finalizzati alla risoluzione di problemi ambientali.*

PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE (P.R.P.)	
STAZIONE DI VALLE	- Zona D – Trasformazione a regime ordinario
LINEA	- Zona D – Trasformazione a regime ordinario
STAZIONE DI MONTE	• Zona D – Trasformazione a regime ordinario



Figura 13 Stralcio Piano Paesaggistico Regionale (Elaborato EG08)



Figura 14 Posizione della Stazione di Valle in progetto rispetto al Piano Paesistico Regionale – cartografia estratta dal Geoportale della Regione Abruzzo (link WMS)

La realizzazione dell'impianto in progetto non risulta quindi in contrasto con quanto stabilito dal Piano Regionale Paesistico (in considerazione delle specifiche disposizioni del P.R.P. sugli usi compatibili per la zona D, si rimanda al paragrafo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** – Piano Regolatore Generale).

Il progetto oggetto di studio è inoltre localizzato all'interno dei territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia e in prossimità di una zona di interesse archeologico (si rimanda, per completezza, alla lettura del paragrafo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**), rientrando così tra le cosiddette Aree tutelate per legge (cfr. Art. 142 comma 1, lettera a) e m) del D. Lgs. 42/04), alle quali, in considerazione dell'insito interesse paesaggistico, si applicano le disposizioni del Titolo I della Parte III del D. Lgs. 42/04, dal titolo Beni paesaggistici - tutela e valorizzazione.

Pertanto, il presente progetto è corredato della prevista Relazione Paesaggistica (Elaborato D), nonché della Relazione Archeologica (Elaborato F).

## **PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (EG07)**

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato approvato dall'Amministrazione Provinciale con Delibera di Consiglio n.14 del 20/04/2002.

Il P.T.C.P. della Provincia di Chieti, come riportato nell'art.1 delle Norme Tecniche di Attuazione, mira a:

- *accrescere la competitività del sistema provinciale, nel quadro regionale, interregionale e comunitario;*
- *tutelare la qualità biologica;*
- *garantire adeguati requisiti di sicurezza e protezione ambientale del territorio; d) perseguire il pieno ed integrato utilizzo delle risorse territoriali;*
- *accrescere la qualità urbana ed i livelli di efficienza e integrazione del sistema insediativo-produttivo;*
- *assicurare un'adeguata accessibilità alla rete dei servizi;*
- *rilanciare l'azione della Pubblica Amministrazione all'interno del processo di piano, favorendo forme di effettiva partecipazione, di coinvolgimento mirato e di utile partenariato.*

Dalla tavola A1 "Carta delle infrastrutture di trasporto" si osserva come nell'area di intervento siano presenti strade statali di competenza ANAS, strade statali di competenza provinciale, ferrovie, ferrovie di progetto e ferrovie da potenziare.

La tavola A2.1 del P.T.C.P. "Carta delle aree di tutela" mostra l'assenza di aree di tutela

nell'area di intervento.

Dalla tavola A4 "Carta delle aree di vincolo archeologico e paesistico" si può osservare che l'area di intervento ricade interamente nella zona D di Piano Paesistico ed è prossima alla zona A dello stesso strumento di pianificazione (pur non ricadendo al suo interno); inoltre nelle vicinanze è indicata la presenza di un tratturo che comunque non interessa l'area in cui il progetto andrà ad inserirsi.

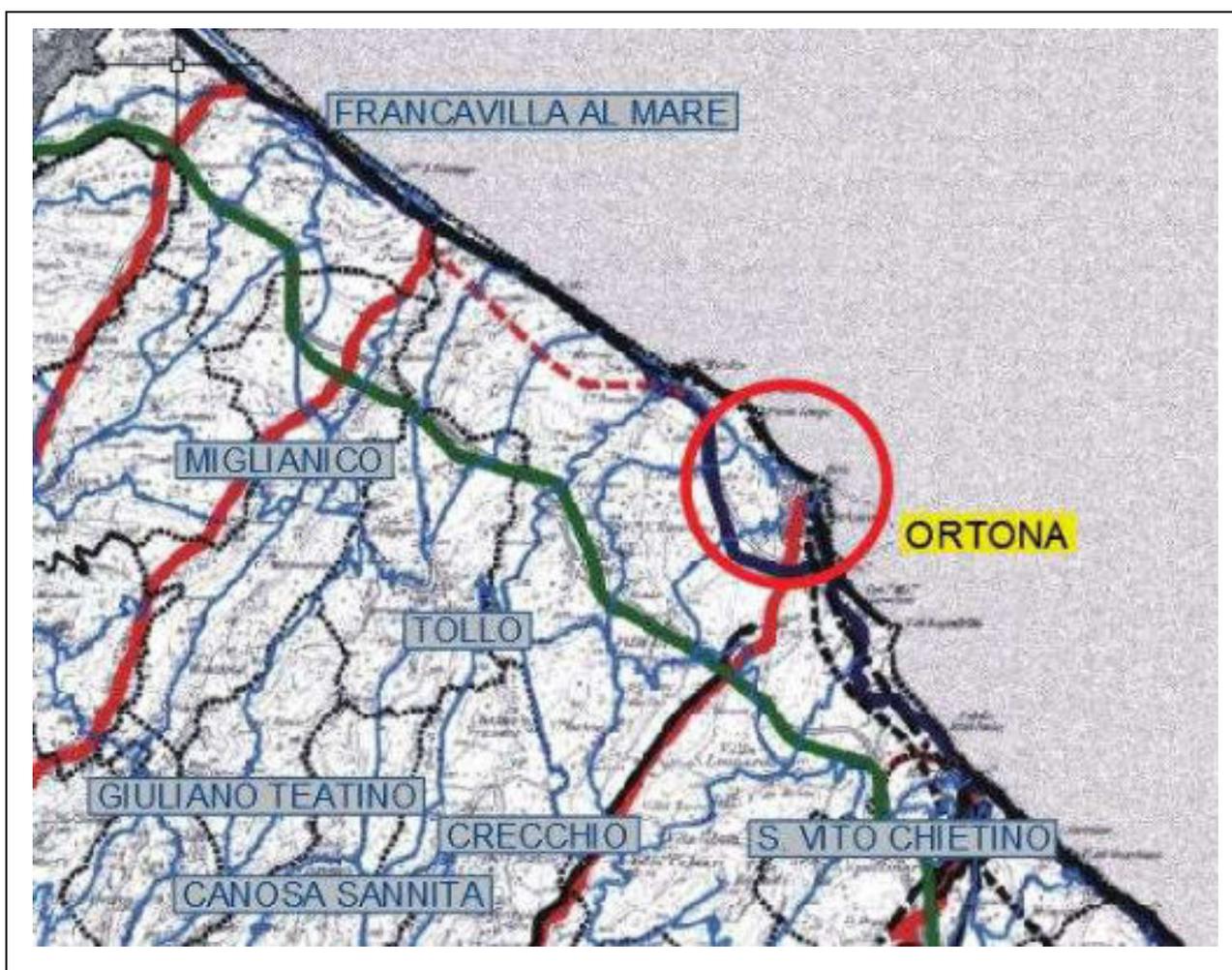


Figura 15 Stralcio Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – Tav. A1 – "Carta delle infrastrutture di trasporto" (Elaborato EG07)

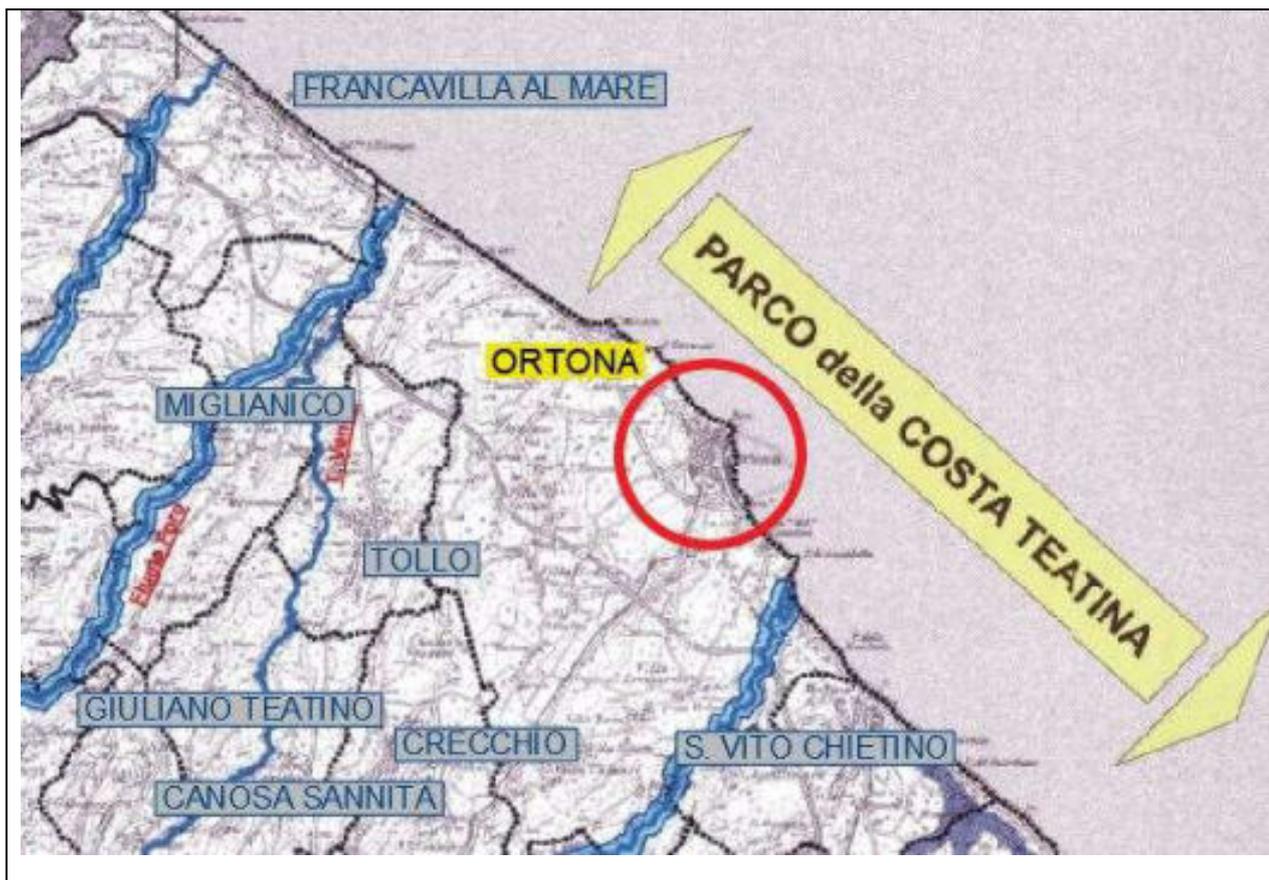


Figura 16 Stralcio Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – Tav.A2.1 – “Carta delle aree di tutela” (Elaborato EG07)

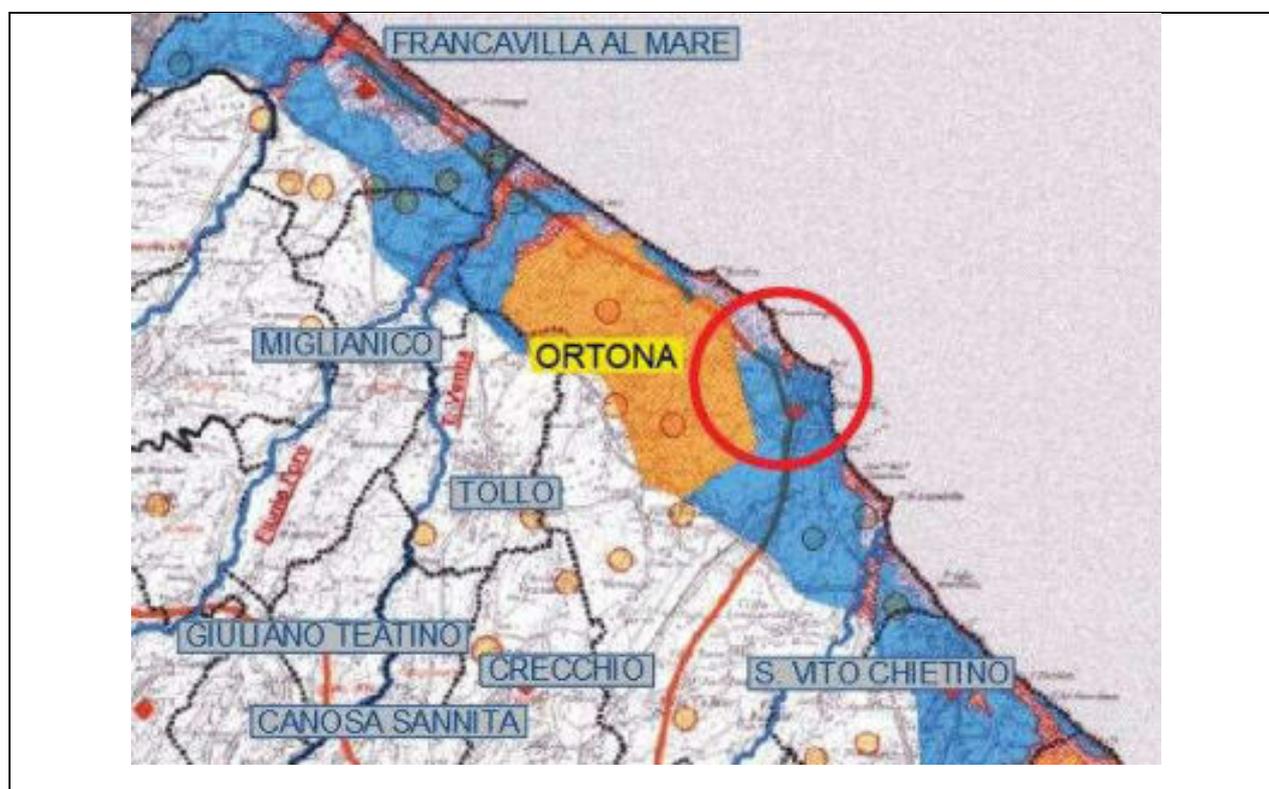


Figura 17 Stralcio Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – Tav.A4 – “Carta delle aree di vincolo archeologico e paesistico” (Elaborato EG07)

## PIANO REGOLATORE GENERALE (EG09)

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Ortona è stato adottato con Delibera del Commissario Straordinario n. 556 del 27/04/1994 e con Deliberazione del Servizio Urbanistico n. 896 del 29/07/1994.

La Figura seguente mostra che l'impianto in progetto ricade nella zona F1, così descritta dall'art. 33 delle N.T.A. del P.R.G.:

*Zona F1 - Parco Urbano ai margini della città verso il mare. È concepito come un sistema unitario di verde attrezzato che si estende lungo tutto il fianco verso il mare dalla collina cui è collocata la città; dovrebbe configurarsi come scenario d'ingresso al porto e come luogo di connessione tra il mare e la città attraverso la costruzione di vari elementi:*

*- terrapieni gradonati, alberati ed attrezzati per lo svago disposti a varie quote, secondo la clivometria del terreno lungo il fosso Ciavocco;*

*- di un teatro all'aperto nello spazio corrispondente al vecchio cortile del castello Aragonese il quale dovrebbe essere restaurato almeno per contenere il processo di degradazione che stanno subendo le sue strutture murarie;*

*- di una funicolare in un luogo da stabilire a seconda della distribuzione delle attività del porto e del minor costo di impianto;*

*- di contrafforti a sostegno della zona sottoposta a frane, con percorsi e piazzuole panoramiche sulla loro sommità;*

*- di percorsi pedonali o percorribili a velocità ridotta con motocicli che colleghino in un unico sistema, i vari elementi sia costruiti che naturali anche utilizzando (quando sarà realizzato lo spostamento della ferrovia) alcuni manufatti ferroviari (quali l'attuale ferrovia aperta sul mare) per una connessione tra la spiaggia dei Saraceni e quella dell'Acquabella che interesserà il parco territoriale.*

*Si prevede infine la demolizione dei fabbricati fatiscenti localizzati al di sopra della Stazione Sangritana sul pendio collinare tra il porto e la città. L'intera zona è assoggettata a Piano Particolareggiato.*

Dunque, in base a quanto desunto dalle N.T.A., il progetto in esame risulta coerente con la regolamentazione degli usi e delle trasformazioni previste dal P.R.G.

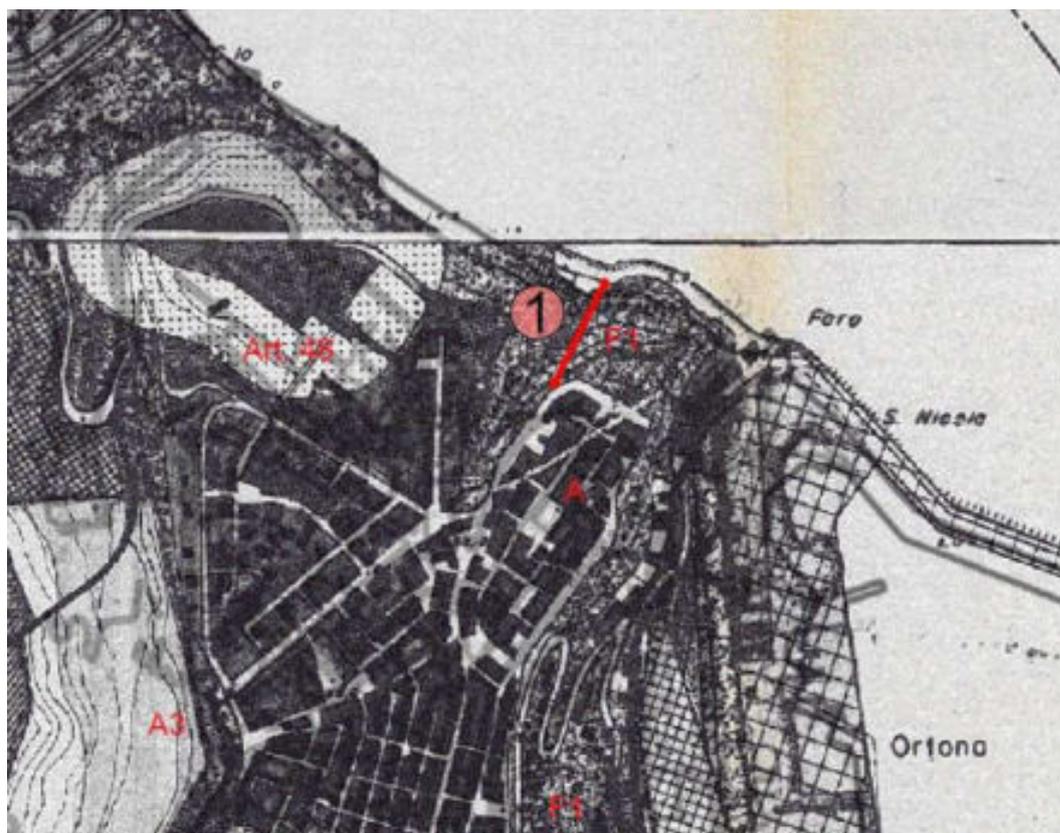


Figura 18 Stralcio P.R.G. Comune di Ortona (Elaborato EG09)

P.R.G. VIGENTE – COMUNE DI ORTONA	
STAZIONE DI VALLE	- Zona F1
LINEA	- Zona F1
STAZIONE DI MONTE	- Zona F1

## MICROZONAZIONE SISMICA (EG10)

Il Comune di Ortona ha adottato e recepito lo studio di microzonazione sismica validato dalla Regione Abruzzo per l'acquisizione del parere dell'Ufficio Tecnico regionale ai sensi dell'art. 89 del DPR 380/2001 con la delibera del Consiglio Comunale n. 153 del 6/12/2016.

La microzonazione sismica ha lo scopo di riconoscere ad una scala sufficientemente grande (comunale o subcomunale) le condizioni locali che possono modificare sensibilmente le caratteristiche del moto sismico atteso o possono produrre deformazioni permanenti rilevanti per le costruzioni e le infrastrutture.

Lo studio di microzonazione sismica viene sintetizzato in due carte del territorio: una Carta delle Microzone Omogenee in Prospettiva Sismica (M.O.P.S.) e una Carta delle Frequenze di Risonanza.

Nella M.O.P.S. sono indicate:

1. *Le zone in cui il moto sismico non viene modificato rispetto a quello atteso in condizioni ideali di roccia rigida e di topografia con acclività inferiore ai 15° e, pertanto, gli scuotimenti attesi sono equiparati a quelli forniti dagli studi di pericolosità di base;*
2. *Le zone in cui il moto sismico viene modificato rispetto a quello atteso in condizioni ideali di roccia rigida e pianeggiante, a causa delle caratteristiche litostratigrafiche del terreno e/o geomorfologiche del territorio;*
3. *Le zone in cui sono presenti o suscettibili di attivazione fenomeni di deformazione permanente del territorio indotti o innescati dal sisma (instabilità di versante, liquefazioni, fagliazione superficiale, cedimenti differenziali, ecc.).*

Nella Carta delle Frequenze di Risonanza sono indicate le misure di rumore ambientale effettuate ex novo o acquisite da indagini pregresse, unitamente allo spettro derivante dall'analisi HVSR.

Le due carte sono contenute in un unico elaborato, la Carta delle Microzone Omogenee in Prospettiva Sismica e delle Frequenze di Risonanza, di cui la figura seguente mostra uno stralcio.

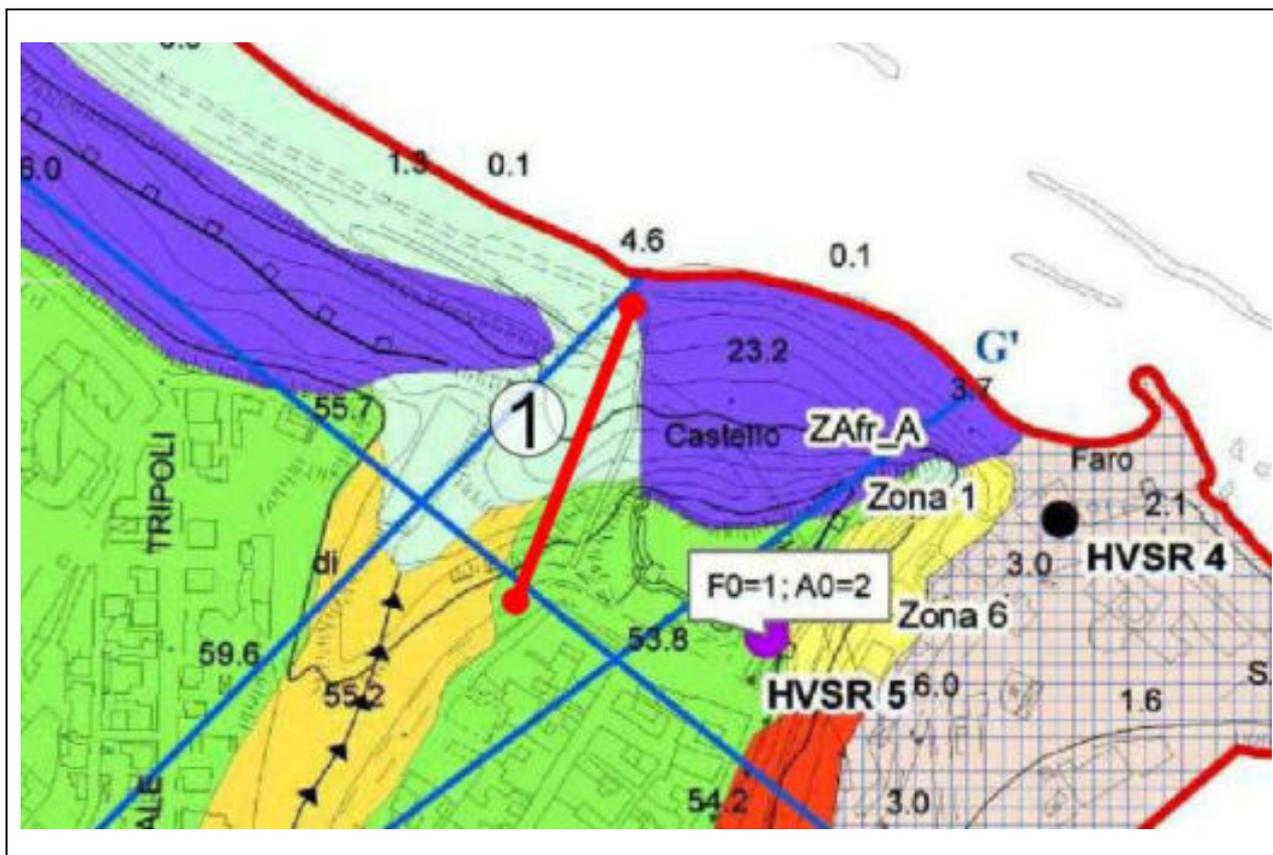


Figura 19 Stralcio Carta delle Microzone Omogenee in Prospettiva Sismica e delle Frequenze di Risonanza – Comune di Ortona (Elaborato EG10)

La stazione di valle ricade tra la zona A Afr\_A (zona di attenzione per instabilità di versante attiva) e la zona 1 (zona stabile suscettibile di amplificazione locale). La stazione di monte si trova in zona 2 (zona stabile suscettibile di amplificazione locale). La linea si sviluppa in parte in zona 1 ed in parte in zona 2.

Per una completa analisi e descrizione dell'area oggetto di intervento si rimanda alla lettura della Relazione Geologica (Elaborato E), che costituisce parte integrante della documentazione progettuale.

### PIANO DEMANIALE MARITTIMO COMUNALE (EG10)

Il Piano del Demanio Marittimo Comunale disciplina le aree demaniali comprese tra la linea di costa e la proprietà privata (delimitazione demanio). La costa ortonese ha una estensione complessiva di 17,17 km ed una superficie di 330.547 mq. Con delibera del Consiglio Comunale n.7 del 13.07.2007 è stato adottato, ai sensi dell'art. 20 della L.R. 18/83 nel testo in vigore, il Piano Demaniale Marittimo Comunale del Comune di Ortona. Il Piano è stato approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 74 del 7/11/2011.



Figura 20 Stralcio del Piano Demaniale Marittimo Comunale – Zonizzazione Litorale Nord – Tav 11A - Comune di Ortona (Elaborato EG10)

La stazione di monte non ricade tra le aree individuate dal piano, mentre parte della linea e la stazione di valle fanno parte del settore 6 – Torre Mucchia – Ripari di Giobbe – Peticcio. Inoltre la linea è tagliata dal confine tra demanio e proprietà privata e dal limite di 30 ml dalla battigia.

PIANO DEMANIALE MARITTIMO COMUNALE	
STAZIONE DI VALLE	- Settore 6 – Torre Mucchia – Ripari di Giobbe - Peticcio
LINEA	- Settore 6 – Torre Mucchia – Ripari di Giobbe – Peticcio - Limite 30 ml dalla battigia - Confine tra demanio e proprietà privata
STAZIONE DI MONTE	- Zona non facente parte del demanio

## VINCOLI AMBIENTALI

- **Siti di Interesse comunitario (S.I.C.) – Zone Speciali di Conservazione (Z.S.C.) e Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.) (EG11)**

La Rete Ecologica Europea Natura 2000 si compone di Siti di Interesse Comunitario (S.I.C.) identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

L'intervento in progetto non ricade né all'interno di aree S.I.C. né è compreso in Z.S.C. e Z.P.S..

S.I.C. - Z.S.C. - Z.P.S.	
STAZIONE DI VALLE	- Esterno a S.I.C. – Z.S.C. – Z.P.S.
LINEA	- Esterno a S.I.C. – Z.S.C. – Z.P.S.
STAZIONE DI MONTE	- Esterno a S.I.C. – Z.S.C. – Z.P.S.

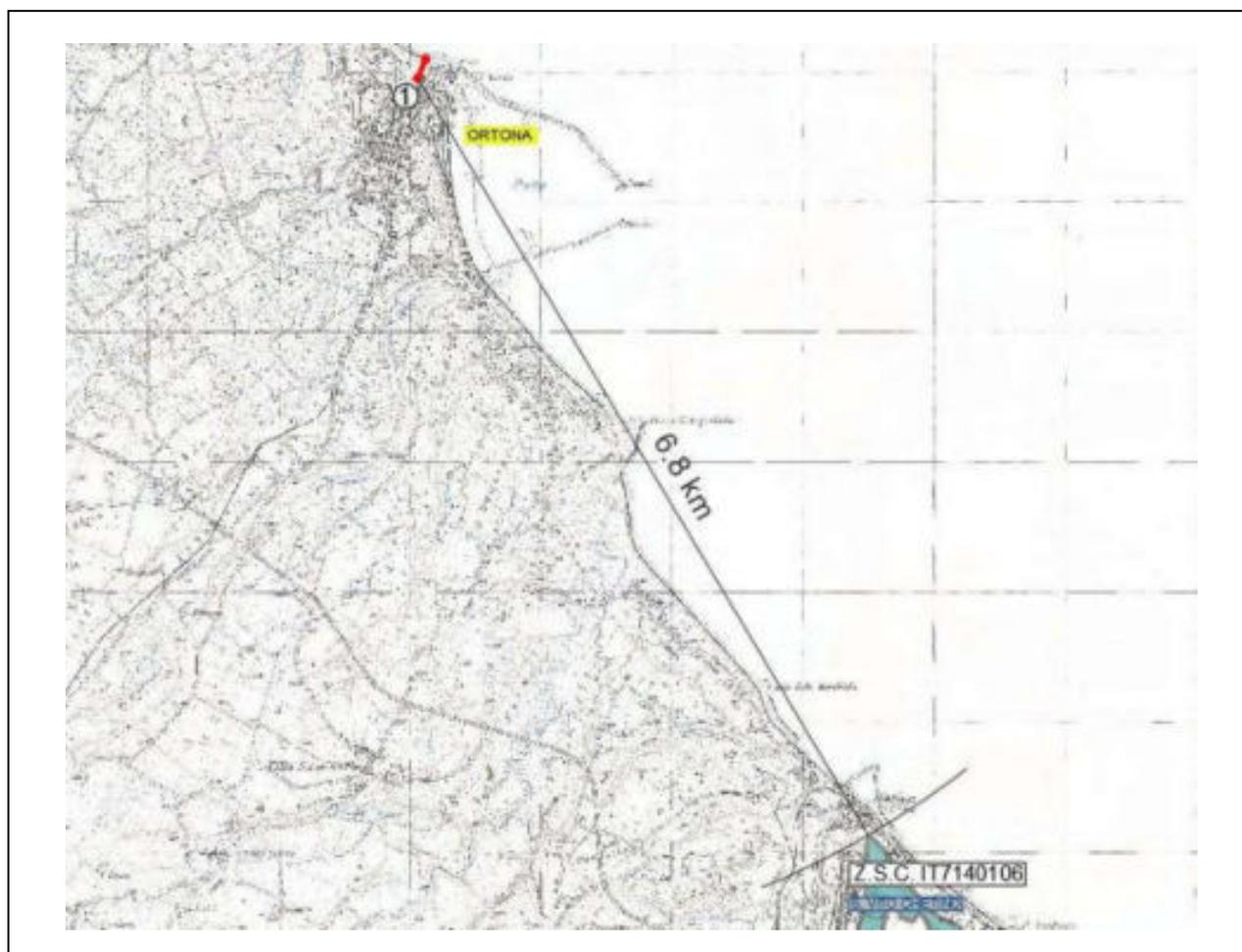


Figura 21 Stralcio Carta S.I.C. Z.S.C. e Z.P.S. (Elaborato EG11)

- **Carta Degli Habitat (EG11)**

Si riporta di seguito la Carta degli Habitat (Elaborato EG11) estratta dal Geoportale dell'ISPRA che *“individua lo stato dell'ambiente naturale in Italia, evidenziando i valori naturali ed i profili di vulnerabilità territoriale ...”* (art.3, L. 394/91).

La carta mostra come la stazione di valle e parte della linea ricadono, all'interno di *“vegetazione dei canneti e di specie simili”*. Inoltre parte della linea e la stazione di monte ricadono in *“città, centri abitati”*.

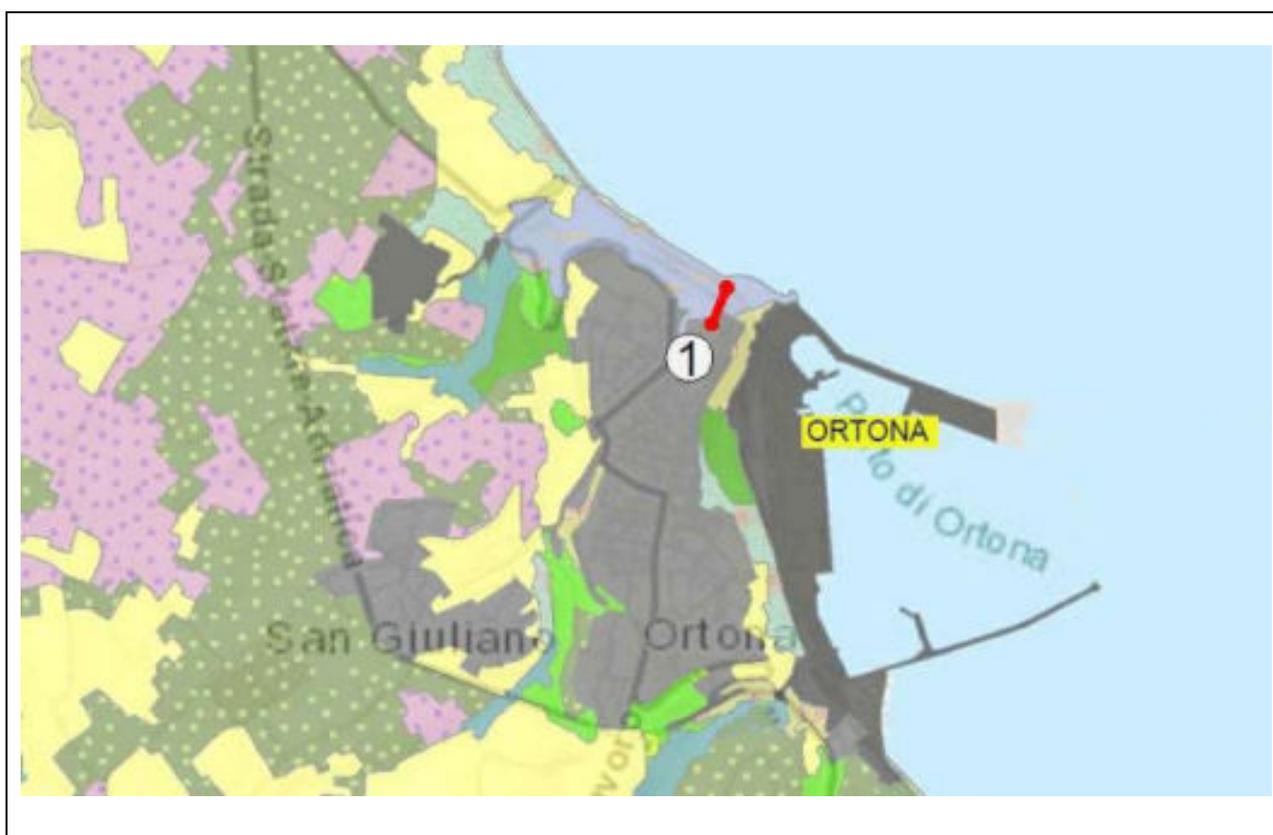
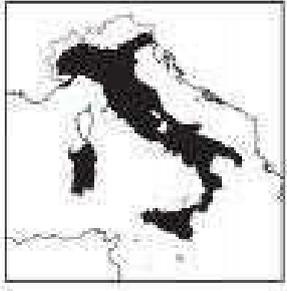


Figura 22 Stralcio Carta degli Habitat – Geoportale ISPRA (Elaborato EG11)

<p>CODICE CORINE BIOTOPES <b>86.1 CITTÀ, CENTRI ABITATI</b></p>	
<p>EUNIS &lt;J1</p>	
<p>SINTASSONOMIA <i>Artemisietea, Stellarietea</i></p>	
<p>DESCRIZIONE Questa categoria è molto ampia poiché include tutti i centri abitati di varie dimensioni. In realtà vengono accorpate tutte le situazioni di strutture ed infrastrutture dove il livello di habitat e specie naturali è estremamente ridotto. Sono inclusi i villaggi (86.2).</p>	
<p>SOTTOCATEGORIE INCLUSE -</p>	
<p>SPECIE GUIDA -</p>	
<p>REGIONE BIOGEOGRAFICA Alpina, Continentale, Mediterranea</p>	
<p>PLANO ALTITUDINALE Planiziaro, Collinare, Montano, Subalpino</p>	
<p>DISTRIBUZIONE Intero territorio nazionale</p>	
	
<p>NOTE -</p>	

<p>CODICE CORINE BIOTOPES <b>53.1 VEGETAZIONE DEI CANNETI E DI SPECIE SIMILI</b></p>											
<p>EUNIS = C3.2, &gt;D5.1</p>											
<p>SINTASSONOMIA <i>Phragmition, Glycerio-Sparganion</i></p>											
<p>DESCRIZIONE Sono qui incluse tutte le formazioni dominate da elofite di diversa taglia (esclusi i grandi carici) che colonizzano le aree palustri e i bordi di corsi d'acqua e di laghi. Sono usualmente dominate da poche specie (anche cenosi monospecifiche). Le specie si alternano sulla base del livello di disponibilità idrica e delle caratteristiche chimico-fisiche del suolo. Le cenosi più diffuse, e facilmente cartografabili, sono quelle dei canneti in cui <i>Phragmites australis</i> è in grado di tollerare diversi livelli di trofia, di spingersi fino al piano montano e di tollerare anche una certa salinità delle acque (53.11); <i>Schoenoplectus lacustris</i> (= <i>Scirpus lacustris</i>) è in grado di colonizzare anche acque profonde alcuni metri (53.12), mentre <i>Typha latifolia</i> tollera bene alti livelli di trofia (53.14). <i>Sparganium</i> sopporta un certo scorrimento delle acque (53.13) mentre <i>Glyceria maxima</i> (53.14) e <i>Phalaris arundinacea</i> sono legate alle sponde fluviali. <i>Bolboschoenus maritimus</i> (= <i>Scirpus maritimus</i>) può colonizzare ambiente lagunari interni (53.17).</p>											
<p>SOTTOCATEGORIE INCLUSE</p> <table border="0"> <tr> <td>53.11 Canneti a <i>Phragmites australis</i></td> <td>53.16 Formazioni a <i>Phalaris arundinacea</i></td> </tr> <tr> <td>53.12 Formazioni a <i>Schoenoplectus lacustris</i>;</td> <td>53.17 Formazioni a <i>Bolboschoenus maritimus</i> (= <i>Scirpus maritimus</i>)</td> </tr> <tr> <td>53.13 Formazioni a <i>Typha sp.pl.</i>;</td> <td></td> </tr> <tr> <td>53.14 Comunità di medie dimensioni (<i>Sparganium sp.pl.</i>);</td> <td></td> </tr> <tr> <td>53.15 Formazioni a <i>Glyceria maxima</i></td> <td></td> </tr> </table>		53.11 Canneti a <i>Phragmites australis</i>	53.16 Formazioni a <i>Phalaris arundinacea</i>	53.12 Formazioni a <i>Schoenoplectus lacustris</i> ;	53.17 Formazioni a <i>Bolboschoenus maritimus</i> (= <i>Scirpus maritimus</i> )	53.13 Formazioni a <i>Typha sp.pl.</i> ;		53.14 Comunità di medie dimensioni ( <i>Sparganium sp.pl.</i> );		53.15 Formazioni a <i>Glyceria maxima</i>	
53.11 Canneti a <i>Phragmites australis</i>	53.16 Formazioni a <i>Phalaris arundinacea</i>										
53.12 Formazioni a <i>Schoenoplectus lacustris</i> ;	53.17 Formazioni a <i>Bolboschoenus maritimus</i> (= <i>Scirpus maritimus</i> )										
53.13 Formazioni a <i>Typha sp.pl.</i> ;											
53.14 Comunità di medie dimensioni ( <i>Sparganium sp.pl.</i> );											
53.15 Formazioni a <i>Glyceria maxima</i>											
<p>SPECIE GUIDA <i>Alisma plantago-aquatica, Alisma lanceolatum, Equisetum fluviatile, Glyceria maxima, Glyceria tatarica, Oenanthe fistulosa, Phalaris arundinacea</i> (= <i>Typhoides arundinacea</i>), <i>Phragmites australis, Schoenoplectus lacustris</i> (= <i>Scirpus lacustris</i>), <i>Bolboschoenus maritimus</i> (= <i>Scirpus maritimus</i>), <i>Sparganium erectum, Typha latifolia, Typha angustifolia</i>.</p>											
<p>REGIONE BIOGEOGRAFICA Mediterranea, Continentale</p>											
<p>PIANO ALTITUDINALE Planiziale, Collinare, Montano</p>											
<p>DISTRIBUZIONE Intero territorio</p>											
											
<p>NOTE -</p>											

- **Vincolo idrogeologico (EG08)**

L'area oggetto di intervento ricade all'interno delle zone sottoposte a Vincolo Idrogeologico (R.D.L. 30 dicembre 1923 n°3267). Ne consegue l'obbligo di richiesta di autorizzazione ai sensi della L.R.3/2014.



Figura 23 Stralcio Carta Vincolo Idrogeologico (Elaborato EG08)

- **Carta dell'Uso del Suolo, Carta delle Categorie e delle Tipologie Forestali (EG05)**

La Carta dell'Uso del Suolo della Regione Abruzzo (edizione 2000) riporta le seguenti classi di uso del suolo per l'area occupata dall'impianto in progetto:

- Stazione di valle: aree portuali;
- Linea: aree verdi urbane, aree portuali;
- Stazione di monte: aree verdi urbane.

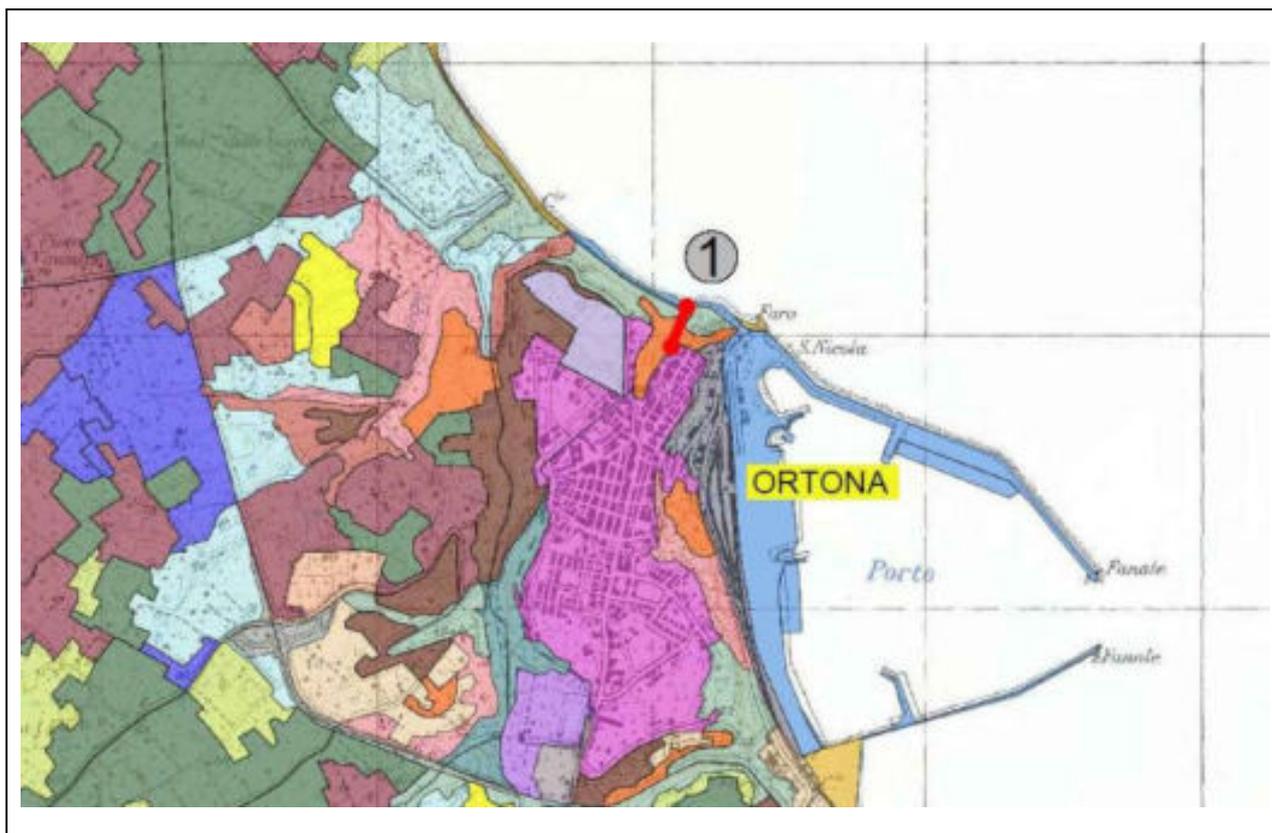


Figura 24 Stralcio Carta dell'Uso del Suolo (Elaborato EG05)

La Carta delle Categorie e Tipologie Forestali mostra la presenza di latifoglie di invasione miste e varie lungo il tratto della linea dell'impianto.



Figura 25 Stralcio Carta categorie e tipologie forestali (Elaborato EG05)

## VINCOLI STORICI E ARCHEOLOGICI (EG12)

### - Carta Mi.B.A.C.T. (Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo)

Lo sviluppo del sistema VIR (Vincoli in Rete) consultabile sul portale del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (Mi.B.A.C.T.) consente di visualizzare, in maniera digitale, i beni culturali di natura architettonica e archeologica per l'intero territorio italiano.

Gli approfondimenti necessari alla verifica preliminare di cui all'articolo 25 del Codice, sono dettagliati nella Relazione Archeologica (Elaborato F) che costituisce parte integrante della documentazione progettuale.

La Figura che segue, estratta dal portale cartografico del Mi.B.A.C.T. (Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo) riporta i vincoli di interesse culturale, archeologico e architettonico; l'area oggetto di intervento non risulta essere soggetta ad alcun tipo di vincolo.

VINCOLO STORICO – ARCHEOLOGICO (Mi.B.A.C.T.)	
STAZIONE DI VALLE	- Nessun bene culturale presente
LINEA	- Nessun bene culturale presente
STAZIONE DI MONTE	- Nessun bene culturale presente



Figura 26 Stralcio Carta dei beni culturali - Mi.B.A.C.T.(elaborato EG12)

- **Carta del Vincolo Archeologico (SIT Comune di Ortona)**

Il SIT del comune di Ortona fornisce la Carta del Vincolo Archeologico, la quale mostra l'estraneità dell'impianto in progetto all'area soggetta a vincolo.

VINCOLO ARCHEOLOGICO (SIT ORTONA)	
STAZIONE DI VALLE	- Nessun vincolo
LINEA	- Nessun vincolo
STAZIONE DI MONTE	- Nessun vincolo



Figura 27 Stralcio Carta del Vincolo Archeologico – SIT Comune di Ortona (Elaborato EG12)

## PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (P.A.I.) (EG13)

Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico dei Bacini Idrografici di Rilievo Regionale Abruzzesi e del Bacino Interregionale del Fiume Sangro - Fenomeni Gravitativi e Processi Erosivi (PAI) viene definito dal legislatore quale strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato (cfr. Art 17 della L. 183/89, Legge Quadro in materia di difesa del suolo).

### - Carta geomorfologica

La Carta Geomorfologica, rappresenta in modo analitico le forme di erosione e di accumulo sedimentario presenti nel territorio regionale, distinte in funzione dell'agente morfogenetico dominante e del loro stato di attività.

La Carta Geomorfologica, estratta dal P.A.I. della Regione Abruzzo, mostra la presenza di un "un corpo di frana di scorrimento rotazionale" che non interessa gli elementi strutturali della stazione di valle ma riguarda solo parte della rampa di uscita - sbarco e della rampa di ingresso – imbarco. Una parte della linea dell'impianto è attraversata da un "orlo di scarpata di erosione marina attivo" mentre si nota "un corpo di frana di crollo e ribaltamento" nella zona in prossimità della stazione di valle senza che però interessi quest'ultima; per i dovuti approfondimenti si rimanda alla Relazione Geologica (Elaborato E).

P.A.I. – CARTA GEOMORFOLOGICA	
STAZIONE DI VALLE	<ul style="list-style-type: none"><li>• Orlo di scarpata di erosione marina – stato attivo</li><li>- Corpo di frana di scorrimento rotazionale (parte della rampa di ingresso e di uscita)</li></ul>
LINEA	<ul style="list-style-type: none"><li>• Orlo di scarpata di erosione marina – stato attivo</li></ul>
STAZIONE DI MONTE	<ul style="list-style-type: none"><li>- Nessun fenomeno gravitativo, franoso o processo erosivo</li></ul>



Figura 28 Stralcio P.A.I. – Carta Geomorfológica (Elaborato EG13)



Figura 29 Stralcio P.A.I. – Carta Geomorfológica – Dettaglio linea e stazione di Valle - Cartografia estratta dal Geoportale della Regione Abruzzo ([link WMS](#))

**- Carta della pericolosità da frana**

Passando ad analizzare le informazioni fornite dalla Carta della Pericolosità, la quale è stata ottenuta integrando gli elementi della Carta Geomorfologica e l'Inventario dei Fenomeni Franosi con i fattori predisponenti il dissesto considerati con il loro diverso peso, si evidenzia una pericolosità da scarpata (erosione marina) in corrispondenza della stazione di valle e di parte della linea.

Inoltre, nella zona di valle è necessario evidenziare un'area a pericolosità molto elevata (dovuta ai fenomeni franosi precedentemente evidenziati nella carta Geomorfologica) che non interessa gli elementi strutturali della stazione ma riguarda solo parte della rampa di uscita - sbarco e della rampa di ingresso – imbarco; per i dovuti approfondimenti si rimanda alla Relazione Geologica (Elaborato E).

P.A.I. – CARTA DELLA PERICOLOSITÀ DA FRANA	
STAZIONE DI VALLE	- P3 – Pericolosità molto elevata (parte della rampa di ingresso e di uscita) - Pericolosità da scarpata
LINEA	- Pericolosità da scarpata
STAZIONE DI MONTE	- Nessun pericolo da frana

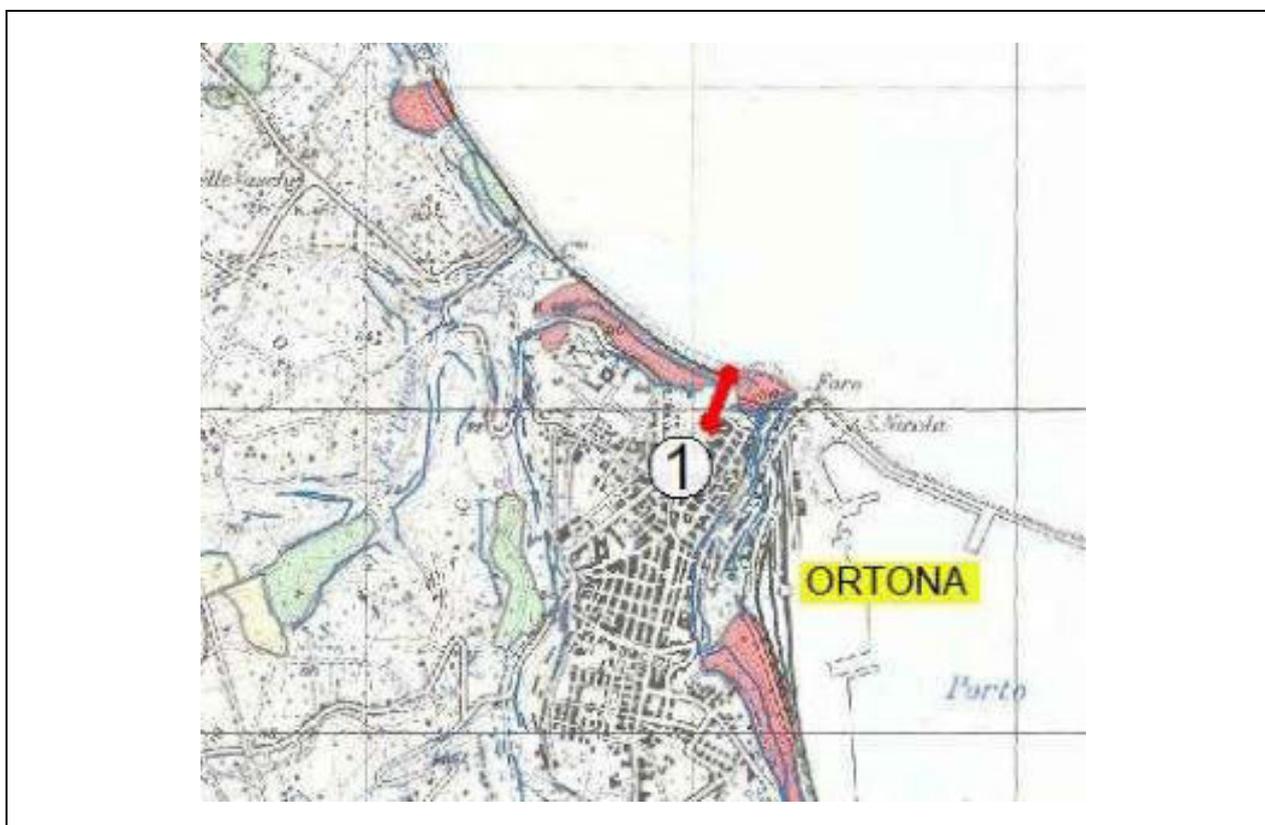


Figura 30 Stralcio P.A.I. – Carta della Pericolosità da Frana (Elaborato EG13)

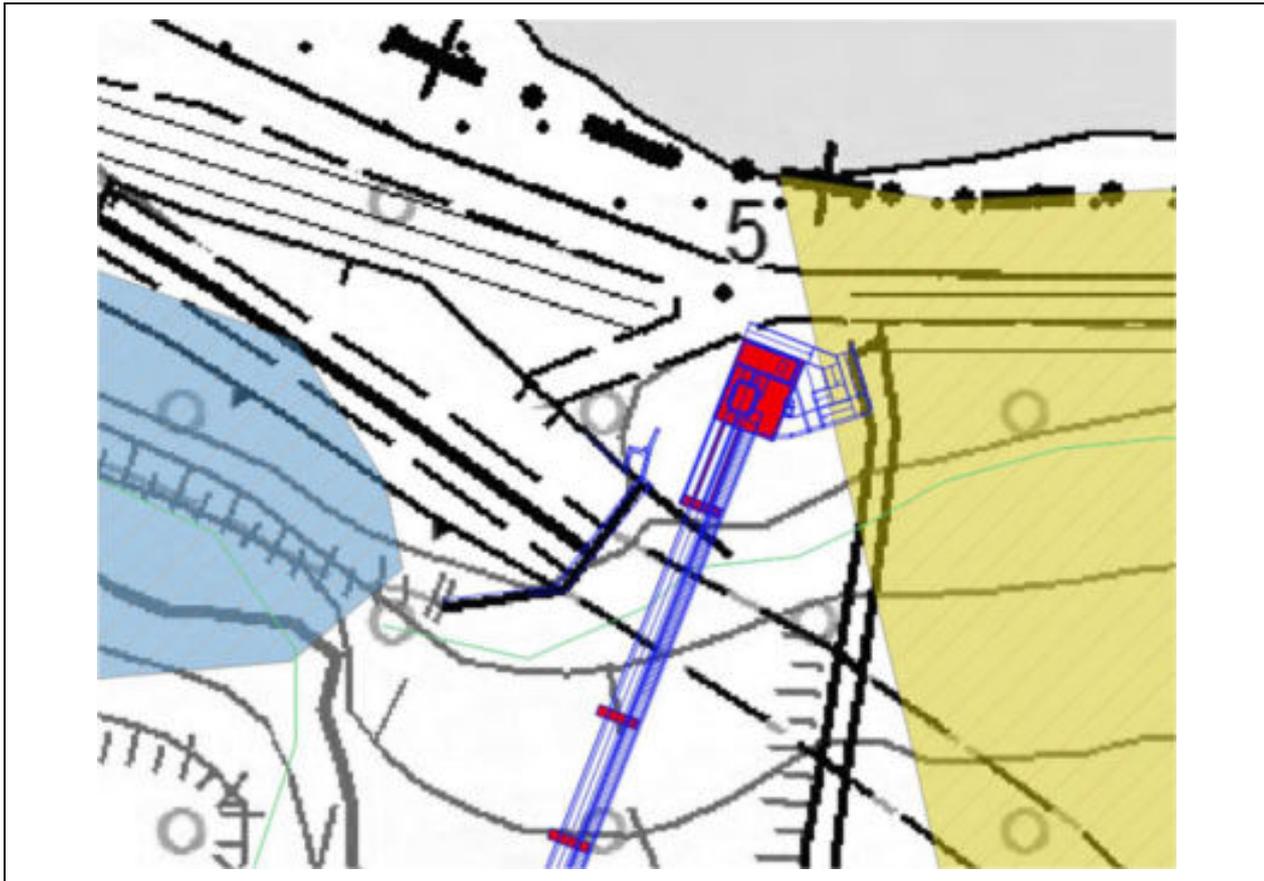


Figura 31 Stralcio P.A.I. – Carta della Pericolosità da Frana – Dettaglio linea e Stazione di Valle - Cartografia estratta dal Geoportale della Regione Abruzzo (link WMS)

#### - Carta delle Aree a Rischio Frana

La Carta delle Aree a Rischio Frana, estratta dal P.A.I. della Regione Abruzzo, mostra una classe di rischio R3 (rischio elevato) e R2 (rischio medio) che interessa la rampa di uscita - sbarco e della rampa di ingresso – imbarco dell’impianto in progetto, rasentando anche le strutture di stazione; si rimanda alla Relazione Geologica (Elaborato E) per i dovuti approfondimenti.

P.A.I. – CARTA DELLE AREE A RISCHIO FRANA	
STAZIONE DI VALLE	- R3 – Rischio elevato (rampa di ingresso, stazione) - R2 – Rischio medio (rampa di uscita)
LINEA	- Nessun rischio frana
STAZIONE DI MONTE	- Nessun rischio da frana



Figura 32 Stralcio P.A.I. – Carta delle Aree a Rischio Frana (Elaborato EG13)



Figura 33 Stralcio P.A.I. – Carta del Rischio da Frana – Dettaglio linea e Stazione di Valle - Cartografia estratta dal Geoportale della Regione Abruzzo (link WMS)

## CARTA INVENTARIO DEI FENOMENI FRANOSI IN ITALIA (I.F.F.I.) (EG14)

Il Progetto IFFI (Inventario dei Fenomeni Franosi in Italia), realizzato dall'ISPRA e dalle Regioni e Province Autonome, fornisce un quadro dettagliato sulla distribuzione dei fenomeni franosi sul territorio italiano.

La Carta non evidenzia fenomeni franosi che interessino l'impianto in oggetto, tuttavia è opportuno sottolineare che parte della zona di interesse progettuale lambisce un'area in cui è segnalato un "fenomeno franoso complesso", senza, però, farne parte; per i dovuti approfondimenti si rimanda alla Relazione Geologica (Elaborato E).

CARTA INVENTARIO DEI FENOMENI FRANOSI IN ITALIA	
STAZIONE DI MONTE	- Nessun fenomeno franoso
LINEA	- Nessun fenomeno franoso
STAZIONE DI VALLE	- Nessun fenomeno franoso

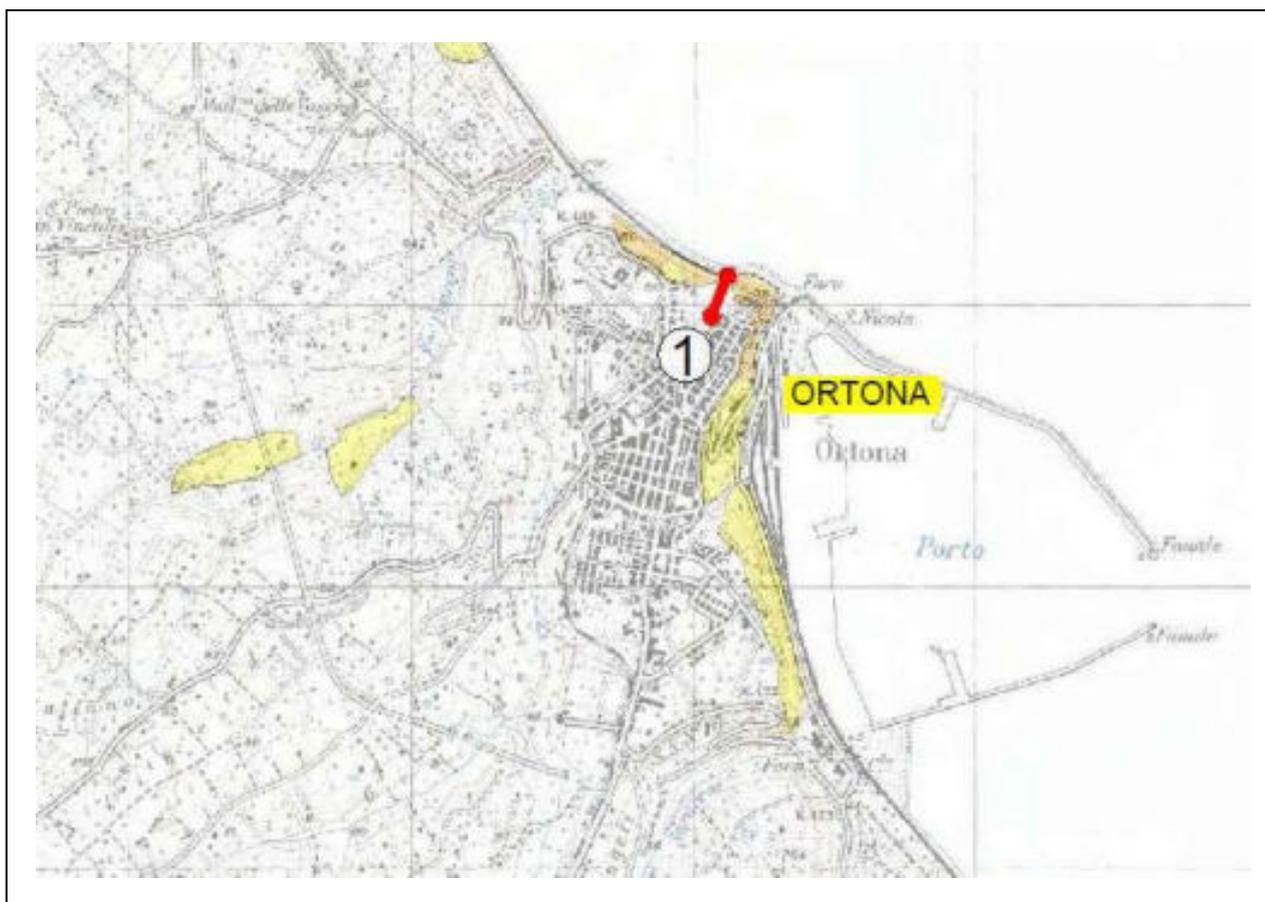


Figura 34 Stralcio Carta I.F.F.I. (Elaborato EG14)



Figura 35 Stralcio Carta I.F.F.I. - Dettaglio Stazione di Valle e Linea - Cartografia estratta dal Portale ISPRA ([link WMS](#))

## PIANO STRALCIO DI DIFESA DALLE ALLUVIONI (P.S.D.A.) (EG14)

Il Piano Stralcio di Difesa dalle Alluvioni individua e perimetra le aree di pericolosità idraulica con lo scopo di evitare interventi che possono danneggiare dal punto di vista idraulico il territorio e di fornire gli strumenti di pianificazione a salvaguardia delle zone vulnerabili idraulicamente.

L'impianto in progetto non ricade in aree pericolose dal punto di vista idraulico come mostra la Figura seguente.

P.S.D.A. – PERICOLOSITÀ IDRAULICA	
STAZIONE DI VALLE	- Nessun pericolo idraulico
LINEA	- Nessun pericolo idraulico
STAZIONE DI MONTE	- Nessun pericolo idraulico

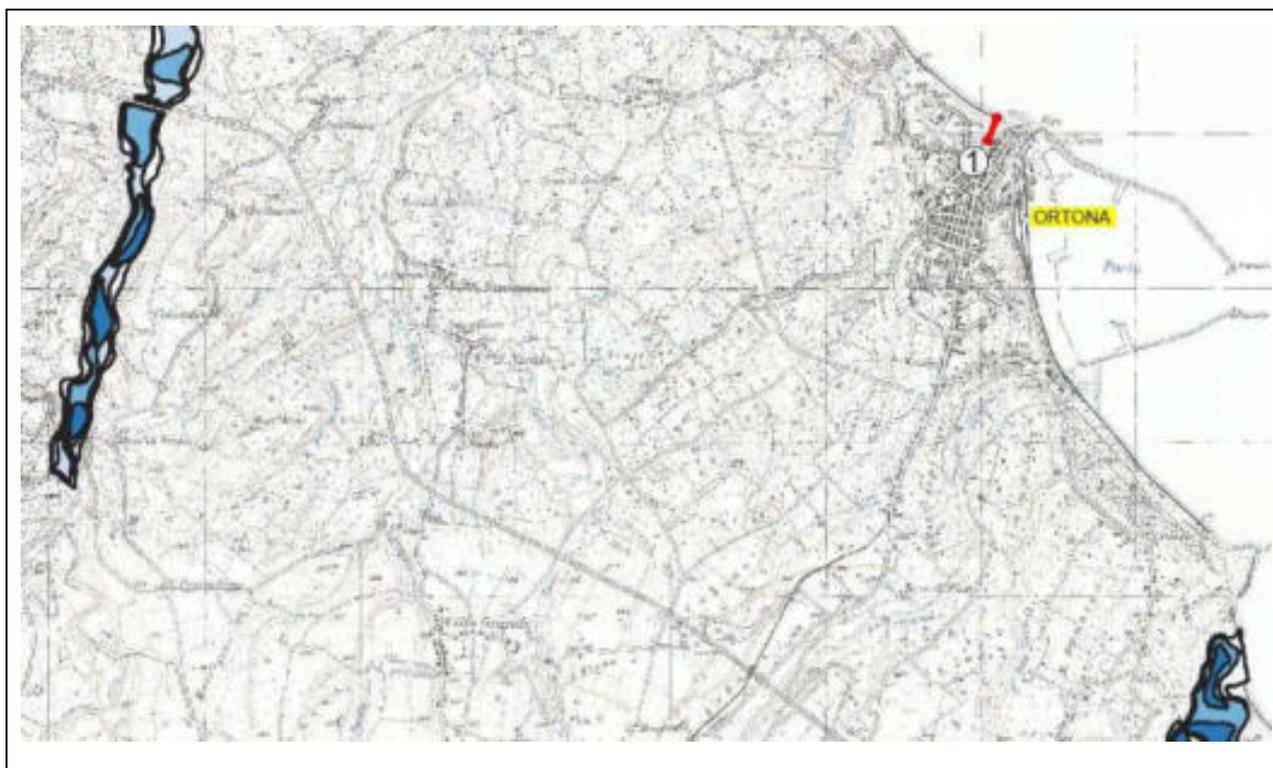


Figura 36 Stralcio P.S.D.A. – Carta della pericolosità idraulica (Elaborato EG14)

## RIEPILOGO VINCOLISTICO E POTENZIALI CRITICITÀ

RIEPILOGO VINCOLISTICO E POTENZIALI ELEMENTI DI CRITICITÀ			
CARTA O VINCOLO	STAZIONE DI VALLE	LINEA	STAZIONE DI MONTE
Q.R.R.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ambito del Piano Regionale Paesistico</li> <li>Sistemi di valorizzazione della costa</li> <li>Sistemi urbani</li> <li>Potenziamento direttrice di trasporto pubblico su ferro</li> </ul>		
P.P.R.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zona D – Trasformazione a regime ordinario</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zona D – Trasformazione a regime ordinario</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zona D – Trasformazione a regime ordinario</li> </ul>
P.T.C.P. Chieti “Carta delle infrastrutture di trasporto”	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strade statali di competenza ANAS</li> <li>Strade statali di competenza provinciale</li> <li>Ferrovie</li> <li>Ferrovie di progetto</li> <li>Ferrovie da potenziare</li> </ul>		
P.T.C.P. Chieti “Carta delle aree di tutela”	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nessuna area di tutela</li> </ul>		
P.T.C.P. Chieti “Carta delle aree di vincolo archeologico e paesistico”	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zona D di Piano Paesistico</li> </ul>		
P.R.G. Ortona	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zona F1 – Parco urbano ai margini della città verso il mare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zona F1 – Parco urbano ai margini della città verso il mare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zona F1 – Parco urbano ai margini della città verso il mare</li> </ul>
Microzonazione sismica	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zona A Afr_A – Zona di attenzione per instabilità di versante attiva</li> <li>Zona 1 – Zona stabile suscettibile di amplificazione locale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zona 1 – Zona stabile suscettibile di amplificazione locale</li> <li>Zona 2 – Zona stabile suscettibile di amplificazione locale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zona 2 – Zona stabile suscettibile di amplificazione locale</li> </ul>
Piano Demaniale Marittimo Comunale	<ul style="list-style-type: none"> <li>Settore 6 – Torre Mucchia – Ripari di Giobbe - Peticcio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Settore 6 – Torre Mucchia – Ripari di Giobbe – Peticcio</li> <li>Limite 30 ml dalla battigia</li> <li>Confine tra demanio e proprietà privata</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zona esterna al demanio</li> </ul>
P.A.I. – Carta Geomorfologica	<ul style="list-style-type: none"> <li>Orlo di scarpata di erosione marina – stato attivo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Orso li scarpata di erosione marina – stato attivo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nessun fenomeno gravitativo, franoso o</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Corpo di frana di scorrimento rotazionale (parte della rampa di ingresso e di uscita)</li> </ul>		processo erosivo
<b>P.A.I. – Carta della Pericolosità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pericolosità di scarpata</li> <li>• P3 Pericolosità molto elevata (parte della rampa di ingresso e di uscita)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pericolosità di scarpata</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessun pericolo da frana</li> </ul>
<b>Carta del rischio da frana</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• R3 Rischio elevato (rampa di ingresso, stazione)</li> <li>• R2 Rischio medio (rampa di uscita)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessun rischio da frana</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessun rischio da frana</li> </ul>
<b>Carta I.F.F.I.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessun fenomeno franoso</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessun fenomeno franoso</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessun fenomeno franoso</li> </ul>
<b>P.S.D.A.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessun pericolo idraulico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessun pericolo idraulico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessun pericolo idraulico</li> </ul>
<b>S.I.C. Z.P.S. Z.S.C.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esterno a S.I.C. Z.P.S. Z.S.C.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esterno a S.I.C. Z.P.S. Z.S.C.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esterno a S.I.C. Z.P.S. Z.S.C.</li> </ul>
<b>I.B.A.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esterno a I.B.A.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esterno a I.B.A.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Esterno a I.B.A.</li> </ul>
<b>Vincolo idrogeologico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vincolo idrogeologico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vincolo idrogeologico</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vincolo idrogeologico</li> </ul>
<b>Vincolo storico-archeologico Mi.B.A.C.T.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessun bene culturale presente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessun bene culturale presente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessun bene culturale presente</li> </ul>
<b>Carta del vincolo archeologico (SIT Ortona)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessun vincolo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessun vincolo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nessun vincolo</li> </ul>

### 3.2 RIFERIMENTI NORMATIVI

Le principali norme di riferimento, tenute in conto per la predisposizione del progetto e da considerare vincolanti per il successivo iter di realizzazione, sono di seguito riassunte.

<b>Argomento</b>	<b>Identificazione</b>	<b>Data</b>
<i>Codice dei contratti pubblici e s.m.i.</i>	D.Lgs. 50/2016 e s.m.i.	18/04/2016
<i>Regolamento generale sul codice dei contratti (per la parte ancora vigente)</i>	D.P.R. 207/2010	10/12/2010
<i>Direttiva UE 2014/33 per l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative agli ascensori e ai componenti di sicurezza per ascensori</i>	Direttiva UE/33/2014	26/02/2014
<i>Norme in materia di sicurezza e regolarità dell'esercizio con impianti fissi</i>	D.P.R. 753/1980	11/07/1980
<i>Disposizioni relative all'esercizio degli ascensori in servizio pubblico destinati al trasporto di persone</i>	D.D. 101/2015	09/03/2015
<i>Regole di sicurezza per la costruzione e l'installazione degli ascensori - Ascensori per il trasporto di persone e cose - Parte 22: Ascensori elettrici inclinati</i>	UNI EN 81-22	17/07/2014
<i>Prescrizioni tecniche riguardanti le funi</i>	D.M. 144/2016	18/05/2016
<i>Norme regolamentari in materia di varianti costruttive, di adeguamenti tecnici e di revisioni periodiche per i servizi di pubblico trasporto effettuati con impianti funicolari aerei e terrestri.</i>	D.M. 23/1985	02/01/1985
<i>Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di edilizia</i>	D.P.R. 380/2001	06/06/2001
<i>Codice dei beni culturali del paesaggio</i>	D.Lgs. 42/2004	22/01/2004
<i>Legge quadro sulle aree protette</i>	L. 394/1991	06/12/1991
<i>Regolamento europeo sui materiali da costruzione</i>	Reg. UE 305/2011	09/03/2011
<i>Nuove norme tecniche per le costruzioni</i>	D.M. su nuove NTC	17/01/2018

<i>Istruzioni per l'applicazione delle nuove NTC2008</i>	Circ.Cons. Sup. LLPP 617/2009	02/02/2009
<i>Norme per la disciplina delle opere di conglomerato cementizio armato, normale e precompresso ed a struttura metallica</i>	Legge n. 1086/1971	05/11/1971
<i>Testo unico in materia di salute e sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro</i>	D.Lgs. 81/08 e s.m.i.	09/04/2008
<i>Regolamento recante semplificazione della disciplina dei provvedimenti relativi alla prevenzione incendi</i>	D.P.R. 151/2011	01/08/2011
<i>Regolamento recante norme per la eliminazione delle barriere architettoniche</i>	D.P.R. 503/1996	24/07/1996
<i>Norme in materia ambientale</i>	D.Lgs.152/2006 e D.Lgs.4/2008	03/04/2006
<i>Installazione di impianti civili all'interno di edifici</i>	D.M. 37/2008	22/01/2008
<i>Regolamento recante norme per l'attuazione della direttiva 95/16/CE sugli ascensori e di semplificazione dei procedimenti per la concessione del nulla osta per ascensori e montacarichi, nonché della relativa licenza di esercizio.</i>	D.P.R. 162/1999	30/04/1999
<i>Regolamento recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1999, n. 162</i>	D.P.R. 8/2015	19/01/2015
<i>Regolamento concernente modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1999, n. 162, per l'attuazione della direttiva 2014/33/UE relativa agli ascensori ed ai componenti di sicurezza degli ascensori nonché per l'esercizio degli ascensori.</i>	D.P.R. 23/2017	10/01/2017
<i>Impianti destinati al servizio di pubblico trasporto - Ascensori, scale mobili ed impianti assimilati</i>	CIRCOLARE M.I.T. 1003/2018	08/02/2018
<i>Norme specifiche, norme CEN e CEI, direttive, regolamenti</i>	vari	---

Per quanto necessario al rispetto delle disposizioni regolamentari vigenti, dunque, è stato necessario procedere alla preventiva esecuzione di una serie di attività di rilievo, restituzione e verifica riassumibili nelle seguenti categorie:

- rilievo di dettaglio delle aree di stazione con strumentazione topografica e relativa restituzione planimetrica con indicazione puntuale di ogni elemento utile alla corretta progettazione ed alla eliminazione di rischi per interferenze;
- rilievo geognostico approfondito, secondo le indicazioni della relazione tecnica del presente progetto, finalizzato alla completa caratterizzazione delle condizioni di stabilità globale dei pendii e terreni interessati dalle opere, ed alla definizione dei parametri geotecnici utili, ai sensi del D.M. 17 gennaio 2018, alla progettazione strutturale degli interventi;
- definizione della attività di *site engineering* necessarie alla verifica costante in corso d'opera delle previsioni progettuali relativamente ai lavori geotecnici e strutturali nonché ai tracciamenti ed alla risoluzione delle interferenze;
- descrizione dettagliata delle attività di logistica del cantiere con indicazione puntuale di modalità e mezzi di lavoro anche in relazione alle esigenze connesse al rispetto delle norme sulla salute e sicurezza sui luoghi di lavoro;
- attività di acquisizione di dati ambientali (di natura botanica, faunistica, ecc.) e connessi rilievi di campo, finalizzati alla elaborazione degli studi specifici necessari alla redazione della valutazione di incidenza ambientale e dello studio di impatto ambientale;
- redazione del programma di assistenza archeologica alle fasi di scavo (per quanto richiesto dagli Enti tutori).

Quanto sopra ha consentito la corretta predisposizione degli elaborati del progetto che dovrà contenere in linea generale, rispetto ai termini di regolamento, i seguenti documenti:

ELENCO ELABORATI: Collegamento meccanizzato tra il centro di Ortona e la pista ciclabile litoranea						progetto di fattibilità		
Progressivo	Livello progettazione	tipologia	numero	revis/bnte	Descrizione	Scala	Data	Nome File
ELABORATI TECNICI GRAFICI								
1	PREL	REL	A		Relazione illustrativa	-	giugno 2021	REL A
2	PREL	REL	B		Relazione tecnica generale	-	giugno 2021	REL B
3	PREL	REL	C		Report Indagini geologiche	-	giugno 2021	REP_GEO
4	PREL	REL	D		Relazione paesaggistica	-	giugno 2021	REL_D
5	PREL	REL	E		Relazione geologica	-	giugno 2021	REL E
6	PREL	REL	F		Relazione archeologica	-	giugno 2021	REL F
7	PREL	REL	G		Relazione di impatto acustico	-	giugno 2021	REL G
8	PREL	REL	I		Quadro economico e calcolo sommario della spesa	-	giugno 2021	REL I
9	PREL	REL	L		Verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale	-	giugno 2021	REL L
10	PREL	EG	01		Carta I.G.M.	25.000	giugno 2021	EG01
11	PREL	EG	02		Veduta aerea	5.000	giugno 2021	EG02
12	PREL	EG	03		Carta Tecnica Regionale	5.000	giugno 2021	EG03
13	PREL	EG	04		Carta degli accessi -Carta del sistema infrastrutturale di tipo carrabile	varie	giugno 2021	EG04
14	PREL	EG	05		Carta di uso del suolo - Carta categorie e tipologie forestali	25.000	giugno 2021	EG05
15	PREL	EG	06		Carta Geologica - Carta Idrogeologica	100.000/500.000	giugno 2021	EG06
16	PREL	EG	07		Quadro di Riferimento Regionale - Piano di Coordinamento Provinciale	100.000	giugno 2021	EG07
17	PREL	EG	08		Piano Paesaggistico Regionale - Carta del Vincolo Idrogeologico	varie	giugno 2021	EG08
18	PREL	EG	09		Piano Regolatore Generale Comune di Ortona (CH)	25.000/100.000	giugno 2021	EG09
19	PREL	EG	10		Piano demaniale marittimo comunale - Microzonazione sismica Comune di Ortona (CH)	5.000	giugno 2021	EG10
20	PREL	EG	11		S.I.C. - Z.P.S. - Z.S.C. - Carta degli Habitat	25.000	giugno 2021	EG11
21	PREL	EG	12		Mi.B.A.C.T. - Planimetria dei beni culturali -SIT Ortona - Vincolo archeologico	5.000	giugno 2021	EG12
22	PREL	EG	13		P.A.I. Carta Geomorfologica, della Pericolosità e del Rischio da Frana	25.000	giugno 2021	EG13
23	PREL	EG	14		Piano Stralcio Difesa Alluvioni (P.S.D.A.) e Inventario dei Fenomeni Franosi (I.F.F.I.)	25.000	giugno 2021	EG14
24	PREL	EG	15		Carta clivometrica	5.000	giugno 2021	EG15
25	PREL	EG	16		Planimetria catastale generale	1.000	giugno 2021	EG16
26	PREL	EG	17		Alternative di tracciato	2.000	giugno 2021	EG17
27	PREL	EG	18		Profilo del terreno e rilievo	500	giugno 2021	EG18
28	PREL	EG	19.1		Tavola dei sondaggi	-	giugno 2021	EG19.1
29	PREL	EG	19.2		Sezione geologica	-	giugno 2021	EG19.2
30	PREL	EG	20		Planimetria e profilo dell'impianto	100	giugno 2021	EG20
31	PREL	EG	21		Tavola delle interferenze	500	giugno 2021	EG21
32	PREL	EG	22		Stazione di valle - piante, prospetti e sezioni	100	giugno 2021	EG22
33	PREL	EG	23		Stazione di monte - piante, prospetti e sezioni	100	giugno 2021	EG23
34	PREL	EG	24		Veicolo tipo	20	giugno 2021	EG24
35	PREL	EG	25		Coni ottici e documentazione fotografica	-	giugno 2021	EG25
36	PREL	EG	26		Rendering e fotoinserimenti	-	giugno 2021	EG26
37	PREL	EG	27		Cantierizzazione	5.000	giugno 2021	EG27

I principali permessi, pareri ed autorizzazioni cui il progetto andrà sottoposto sono riassunti nel seguito.

Regio Decreto 3267 del 30 dicembre 1923 (e L.R. 3/2014)

Per le parti del progetto sottoposte a tale vincolo deve essere richiesta apposita autorizzazione ai fini del vincolo idrogeologico ai sensi del Regio Decreto n°3267 del 30 dicembre 1923 e norme e regolamenti regionali connessi.

Enti preposti: Regione Abruzzo

Decreto Legislativo n°42/2004.

Parere della Sovrintendenza territorialmente competente, anche mediante eventuale procedura di verifica nazionale attraverso la superiore sede ministeriale.

Ai soli fini del vincolo paesaggistico (ex art.146) è previsto inoltre il rilascio della autorizzazione riferita alla compatibilità paesaggistica delle opere in progetto.

Inoltre è prevista la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico secondo il regolamento ministeriale prot.2547 del 22 marzo 2017.

Enti preposti: Sovrintendenza MIBACT di Chieti ed eventualmente il superiore Ministero

Decreto Legislativo n°152 del 3/04/2006

Parere del Comitato del Coordinamento Regionale per la Valutazione di Impatto ambientale (CCR-VIA) in quanto l'impianto in progetto ricade all'interno nell'Allegato IV, punto 7, lettera I) del D.L. sopra citato per cui è necessario effettuare la Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale.

Enti preposti: Regione Abruzzo

Legge 183/1989 e norme correlate.

Devono essere acquisiti i permessi e pareri relativi alle certificazioni di immunità dal rischio frane ed altri dissesti del terreno.

Specificamente per gli impianti a fune deve essere acquisita la certificazione di assenza di fenomeni gravitativi che possano interessare elementi strutturali degli stessi, secondo il disposto dal D.M. 392/2003 modificativo dell'articolo 7 del regolamento generale per le funivie di cui al D.M. 400/1998.

Enti preposti: Regione Abruzzo – Autorità di Bacino

D.P.R. 753/1980 e norme funiviarie correlate

L'impianto di trasporto è assoggettato alla disciplina di cui al D.P.R. 753/1980 dal titolo *“Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto”*.

A tal fine dovrà essere richiesto, previa presentazione del progetto esecutivo funiviario, il rilascio del nulla osta tecnico ai fini della sicurezza, di cui al relativo articolo 3, su istruttoria del competente Ufficio Speciale per i Trasporti ad Impianti Fissi (U.S.T.I.F.) di Roma.

A completamento delle opere i medesimi Uffici su istanza del Concessionario (corredata dai documenti richiesti dal D.M. 11 maggio 2017 *“Disposizioni tecniche riguardanti l'esercizio e la manutenzione degli impianti a fune adibiti al trasporto pubblico di persone”*) dovranno disporre l'esecuzione delle prove di collaudo funiviario dell'impianto per il conseguente rilascio del nulla osta all'esercizio pubblico (ex artt. 4 e 5 del citato Decreto) cui verrà collegato il successivo provvedimento regionale di concessione del pubblico esercizio.

Enti preposti: Ministero Infrastrutture e Trasporti (USTIF di Roma), Regione Abruzzo.

Legge 1086/1971 e D.P.R. 380/2001 e s.m.i.

Le opere strutturali dell'impianto (sia relativamente alle infrastrutture funiviarie che agli edifici di stazione) devono essere sottoposte a procedura di autorizzazione sismica presso il competente Genio Civile regionale; il rilascio dell'autorizzazione sismica vincola la possibilità di dare inizio ai lavori strutturali stessi, terminati i quali, dopo la consegna della Relazione a Strutture Ultimate di cui all'articolo 6 della Legge, può essere depositato il certificato di collaudo statico (redatto ai sensi del D.M. 17 gennaio 2018, aggiornamento NTC2018), vincolante ai fini del nulla osta ex art.5 del D.P.R. 753/1980.

Il D.P.R. 380/2001 e s.m.i. "*Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia*", al Titolo II, Capo II fissa, infine, i termini per il rilascio del Permesso di costruire per le opere in progetto.

Enti preposti: Regione Abruzzo (Ufficio Genio Civile), Comune di Ortona (CH)

D.P.R. 151/2011 e s.m.i.

Il Decreto riporta il "*Regolamento per la semplificazione della disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione degli incendi*"; ne consegue che il progetto degli edifici di stazione dovrà essere corredato della documentazione necessaria e sottoposto alla Valutazione di cui all'articolo 3. La procedura normalmente utilizzata a tal fine prevede la predisposizione di una SCIA, da presentare attraverso lo Sportello Unico per le Attività Produttive.

Enti preposti: Comando Regionale VVF, Sportello Unico per le Attività Produttive

D.Lgl. 81/2008 e s.m.i.

L'esecuzione delle opere in progetto è assoggettata alla disciplina che regola la materia della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro. Pertanto il progetto esecutivo andrà corredato del previsto Piano di Sicurezza e Coordinamento compilato tenendo conto dei Piani Operativi per la sicurezza prodotti dalle ditte impegnate nei lavori. Preventivamente all'avvio dei lavori stessi vi è l'obbligo, dunque, di predisporre ed inviare alla ASL competente (che ne informa la locale Prefettura) la Notifica preliminare di cui all'articolo 99 del decreto.

Inoltre dovranno essere acquisite apposite dichiarazioni di non interferenza sugli attraversamenti delle linee ferroviarie in galleria (da parte di RFI e FAS s.p.a.) e sul parallelismo con gli oleodotti di proprietà di ENI presso la stazione di valle.