



# Provincia di Chieti

SETTORE N. 6

Pianificazione, Progettazione e Manutenzione Stradale

Concessioni - Espropri

SERVIZIO AMMINISTRATIVO VIABILITA'

## PROGETTO ESECUTIVO

LAVORI DI COSTRUZIONE S.P.

IN LOCALITA' SALETTI DI ATESSA

### **RELAZIONE STUDIO DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE E VINCOLI**

IL PROGETTISTA

Dott. Ing. Cinalli Enzo

TAVOLA

# 25

SCALA

DATA

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Dott. Ing. Carlo Cristini

Spazio Riservato agli Uffici

**Dott. Ing. Cinalli Enzo**

Via Cavalieri di Vittorio Veneto, 43 - 66041 Atesa (CH)

Tel. 0872/862196 - Cellulare 349/2102367

E-mail: enzo.cinalli@tin.it - PEC: enzo.cinalli@ingpec.eu

## FATTIBILITÀ AMBIENTALE

### SOMMARIO:

PREMESSA	.....	2
INQUADRAMENTO NORMATIVO	.....	2
STATO DI FATTO ANTE OPERAM	.....	3
STATO POST OPERAM	.....	5
COMPATIBILITÀ CON GLI STRUMENTI URBANISTICI E VINCOLI	.....	7
IMPATTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI	.....	12
CONCLUSIONI	.....	12

## PREMESSA

La presente relazione riguarda lo Studio di Fattibilità ambientale e di inserimento urbanistico del Progetto Definitivo - Esecutivo dei lavori di *COSTRUZIONE STRADA PROVINCIALE* in località Saletti di Atesa, nell'ottica di dare il via alla realizzazione delle opere in oggetto consistenti:

- a) Realizzazione di una Rotatoria n° 1 al Bivio per Lanciano con forma ellittica sul tracciato della strada SP sangritana,
- b) Realizzazione di una rotatoria n° 2 con forma circolare lungo la Strada Provinciale Monte Marcone;
- c) Realizzazione di nuovo tratto stradale che collegamento della rotatoria n°1 con la Rotatoria n°2.

Lo Scopo del presente studio di Compatibilità Ambientale è di evidenziare l'impatto dell'opera sul contesto ambientale esistente.

Si vuole, con la presente, fare riferimento alle preesistenze ambientali e territoriali, nonché alle tematiche di ordine, architettonico ed ambientale, vista la posizione del nuovo tracciato stradale in rapporto ai centri abitati ed alle zone antropizzate e naturali adiacenti.

Il presente studio è strutturato sulla base delle indicazioni date dalla Regione Abruzzo per l'attuazione dell'art. 8 delle N.T.C. del Piano Regionale Paesistico.

## INQUADRAMENTO NORMATIVO

### 1) Progetto Preliminare

Per la fase di progettazione preliminare la normativa (art. 21 del DPR n. 554/1999 e s.m. e i.) prevede, per la stesura di uno studio di prefattibilità ambientale, l'analisi dei seguenti aspetti:

- a) La verifica, anche in relazione all'acquisizione dei necessari pareri amministrativi, di compatibilità dell'intervento con le prescrizioni di eventuali piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale;
- b) Lo studio dei prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini;

- c) L'illustrazione, in funzione della minimizzazione dell'impatto ambientale, delle ragioni della scelta del sito e della soluzione progettuale prescelta, nonché delle possibili alternative localizzazione e tipologiche;
- d) La determinazione delle misure di compensazione ambientale e degli eventuali interventi di ripristino, riqualificazione e miglioramento ambientale e paesaggistico, con la stima dei relativi costi da inserire nei piani finanziari dei lavori;
- e) Indicazione delle norme di tutela ambientale che si applicano all'intervento e degli eventuali limiti posti dalla normativa del settore per l'esercizio di impianti, nonché l'indicazione dei criteri tecnici che si intendono adottare per assicurarne il rispetto.

Nel caso di interventi ricadenti sotto la procedura di valutazione di impatto ambientale, lo studio di prefattibilità ambientale contiene le informazioni necessarie allo svolgimento della fase di selezione preliminare dei contenuti dello studio di impatto ambientale.

## 2) Progetto Definitivo - Esecutivo

Per la fase di progettazione definitiva-esecutiva la normativa (art. 29 del DPR n. 554/1999 e s.m. e i.) prevede, la redazione dello Studio di impatto ambientale o lo Studio di Fattibilità ambientale.

### **STATO DI FATTO ANTE OPERAM.**

#### *1) Aspetto Fisico e Morfologico dell'Ambito di Intervento.*

L'area in cui si inserisce l'intervento è caratterizzata da una morfologia perfettamente pianeggiante ed è posta ad un'altitudine di circa 70,00 - 80,00 m. s.l.m.. Non si rilevano particolari fenomeni geomorfologici che caratterizzano il paesaggio interessato.

#### *2) Il paesaggio naturale e vegetale in relazione alla caratterizzazione del paesaggio.*

L'area di intervento interessa una lunghezza di ml 450,00 circa compreso le due rotatorie, il paesaggio circostante è caratterizzato da terreni a destinazione commerciale-industriale lungo il lato nord-est e seminativi verso sud-ovest, ripercorre in parte il tracciato della strada comunale esistente, in un contesto edificato con manufatti edilizi tipo capannoni industriali con scarso valore architettonico.

Nel complesso la zona di sedime dell'intervento presenta le caratteristiche paesaggistiche, tipiche di un territorio agricolo seminativo in continua evoluzione edificatoria con insediamenti produttivi-industriali.

### *3) Punti di Vista Panoramici.*

L'area gravitante intorno al sedime interessato dai lavori, non costituisce zona panoramica, né trovasi in prossimità di zone panoramiche o di zone in cui possa essere apprezzata la variazione dello sky-line paesaggistico.

### *4) L'Ambiente Antropico.*

Il paesaggio urbano esistente è caratterizzato dal centro abitato di Monte Marcone, dall'area industriale dell'intera Vallata del Sangro e della zona PIP già edificata, i quali, visivamente, non interferiscono immediatamente né con l'area di intervento né con le rotatorie ed il nuovo tracciato da realizzare.

Le Antropizzazioni esistenti, sono caratterizzate dalla SP Sangritana, la SP Monte Marcone, la SP Ponte Nuovo per Lanciano e le varie strade di Penetrazione del nucleo industriale.

### *5) Eventuali Emergenze.*

L'intervento in progetto non interferisce direttamente con beni storico-architettonici isolati o con gli sky-line dei centri abitati di carattere storico.

### *6) Categorie di Tutela del Piano Regionale Paesistico.*

Le previsioni del P.R.P. della Regione Abruzzo interferiscono con l'area di intervento e dallo schema di riferimento delle normative dei piani regionali paesistici si evidenzia che l'area interessata dall'intervento ricade in zona B1+ . trasformabilità mirata.

### *7) Stato di Conservazione del Paesaggio.*

Il paesaggio nel suo complesso, non presenta particolari situazioni di degrado ambientale, fatto salvo, come descritto in precedenza, la presenza dell'edificato con manufatti industriali caratterizzati da capannoni prefabbricati ubicati in prossimità dell'area di intervento.

Nel caso in esame in riferimento al Piano Regionale Paesistico 2004 l'intervento ricade in Zona B1 trasformabilità mirata, ed ai sensi dell'art. 8 delle NT del PRP/2004

necessita di uno studio di compatibilità ambientale, la Zona classificata come B1 l'art. 38 detta le disposizioni sugli usi consentiti:

*%Per l'uso tecnologico sono compatibili gli interventi di cui al P.to 6.2 (strade, ferrovie, porti e aeroporti) dell'art. 40; qualora si abbia verifica positiva attraverso lo studio di compatibilità ambientale.+*

Per la tutela ambientale si è fatto riferimento alle seguenti Norme:

a) Norme sull'inquinamento Atmosferico

Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152  
Norme in materia ambientale.

b) Norme sull'inquinamento Acustico

D.P.R. 30 marzo 2004 n. 142  
Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'art. 11 della legge 26.10.95 n. 447.D

## **STATO POST OPERAM.**

### *1) Eventuali Movimenti Terra.*

I movimenti terra necessari per la realizzazione dell'opera sono limitati esclusivamente alla scarificazione del terreno vegetale per la realizzazione del tracciato stradale e delle rotatorie ed alla modellazione del fosso esistente per l'inserimento di un condotta in acciaio ondulato per l'intubamento del tratto di fosso che attraversa la rotonda da realizzare, il terreno di risulta verrà sistemato nelle aree di pertinenza del cantiere con profilatura secondo andamenti altimetrici naturali, sistemati in modo da mitigare ed eliminare le modificazioni della fase di cantiere.

### *2) Consumo di suolo.*

L'area complessiva che si occuperà per la realizzazione dell'intervento sviluppa una superficie complessiva di mq. 10.500 circa, costituita da aree private, aree del consorzio industriale, aree strada comunale ed aree Strada Provinciale esistente.

*3) Tagli di vegetazione.*

Per la realizzazione del nuovo tracciato stradale che in parte costeggia il fosso di bonifica si rende necessario procedere al taglio della vegetazione presente costituita da alcune piccole piante di acacia.

*4) modifiche temporanee di aspetti morfologici.*

Non si rilevano modifiche temporanee di aspetti morfologici.

*5) modifica di visuali libere e/o prospettiche di particolare interesse naturalistico-ambientale.*

Non si rilevano modifiche di visuali libere e/o prospettiche di particolare interesse naturalistico-ambientale.

*6) Rapporto tipologico del manufatto con le preesistenze.*

L'intervento di progetto, è in stretto rapporto tipologico con le preesistenze, in quanto di fatto, si inserisce a livello ambientale, le rotatorie sulle strade Provinciali esistenti ed il nuovo tratto di strada come completamento della rete viaria esistente il tutto, inserito in un paesaggio prettamente industriale.

*7) Utilizzazione dei materiali di finitura.*

Trattandosi di una infrastruttura stradale, realizzato a raso i materiali di finitura impiegati per la sede carrabile sarà caratterizzata dall'uso di materiali bituminosi, quali bynder e tappetino, le barriere di protezione verranno realizzate con guard-rail a doppia onda, nel rispetto della normativa vigente sulla sicurezza stradale.

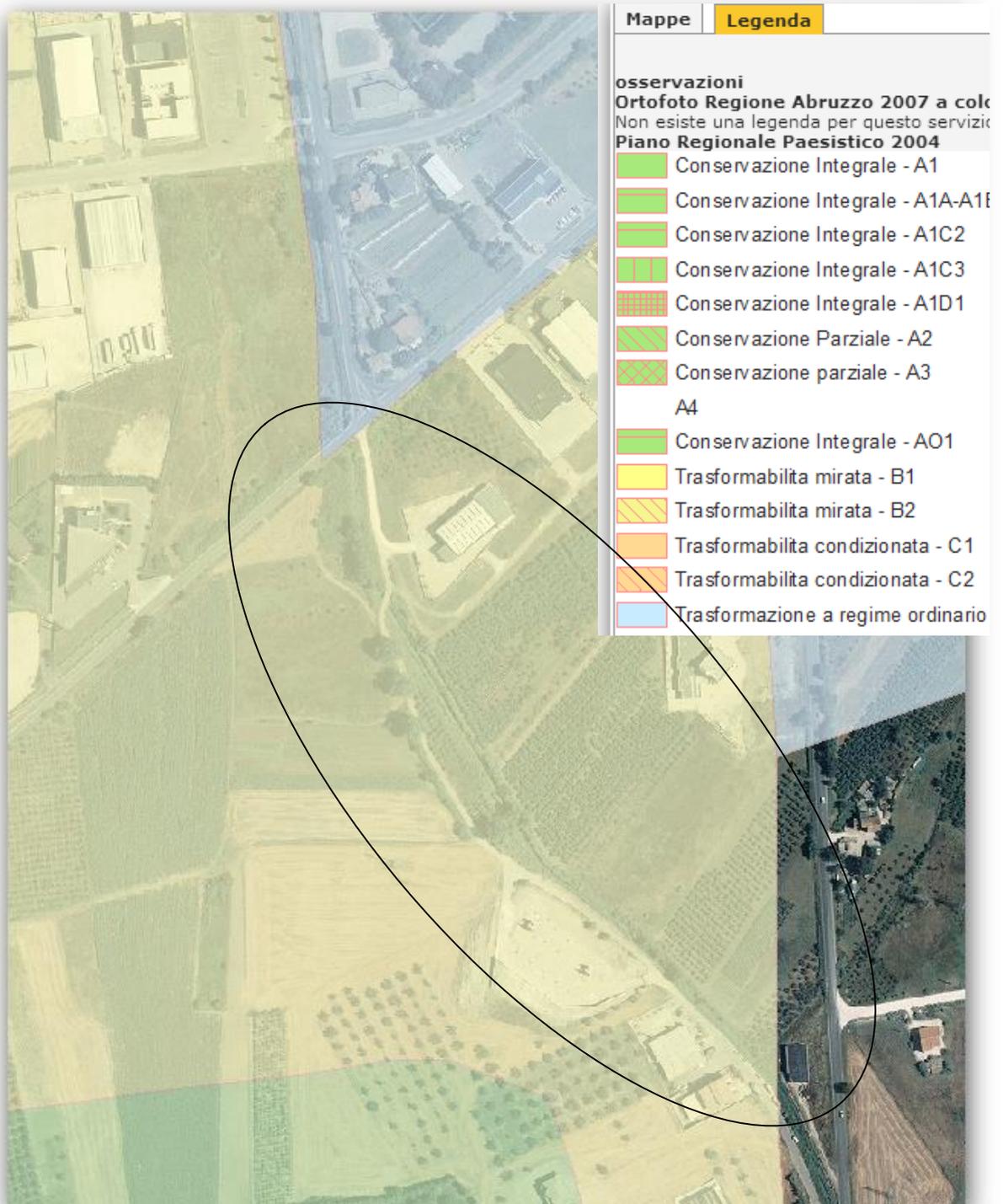
Detti interventi si concretizzano attraverso la realizzazione di opere strutturali che utilizzano le tecnologie più moderne ed efficaci con particolare attenzione a quelle a basso o nullo impatto ambientale e rappresentano pertanto un'azione di tutela e messa in sicurezza di infrastrutture ed abitati.

## COMPATIBILITÀ CON GLI STRUMENTI URBANISTICI E VINCOLI

L'area in esame è soggetta ai seguenti vincoli come si evince dagli estratti di seguito riportati:

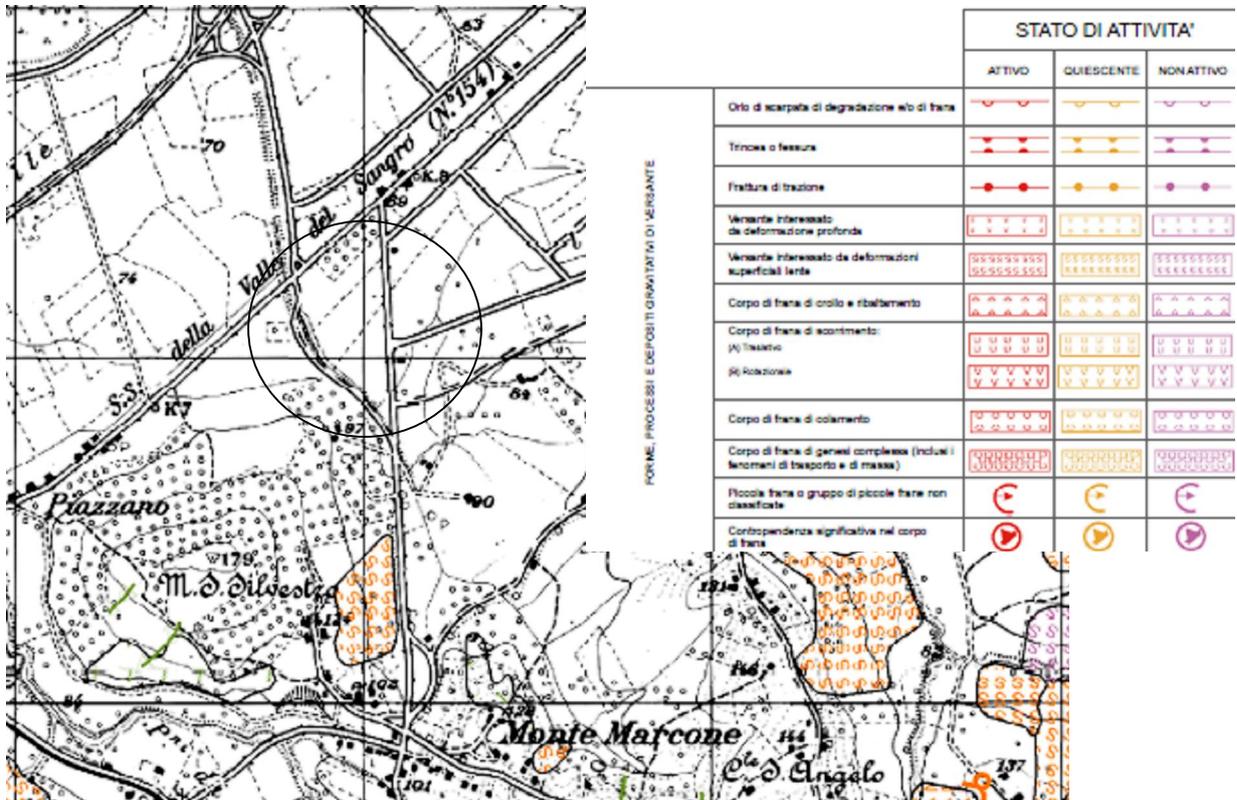
1) Piano Paesistico Regionale/ 2004.

*Zona B1 trasformabilità mirata*



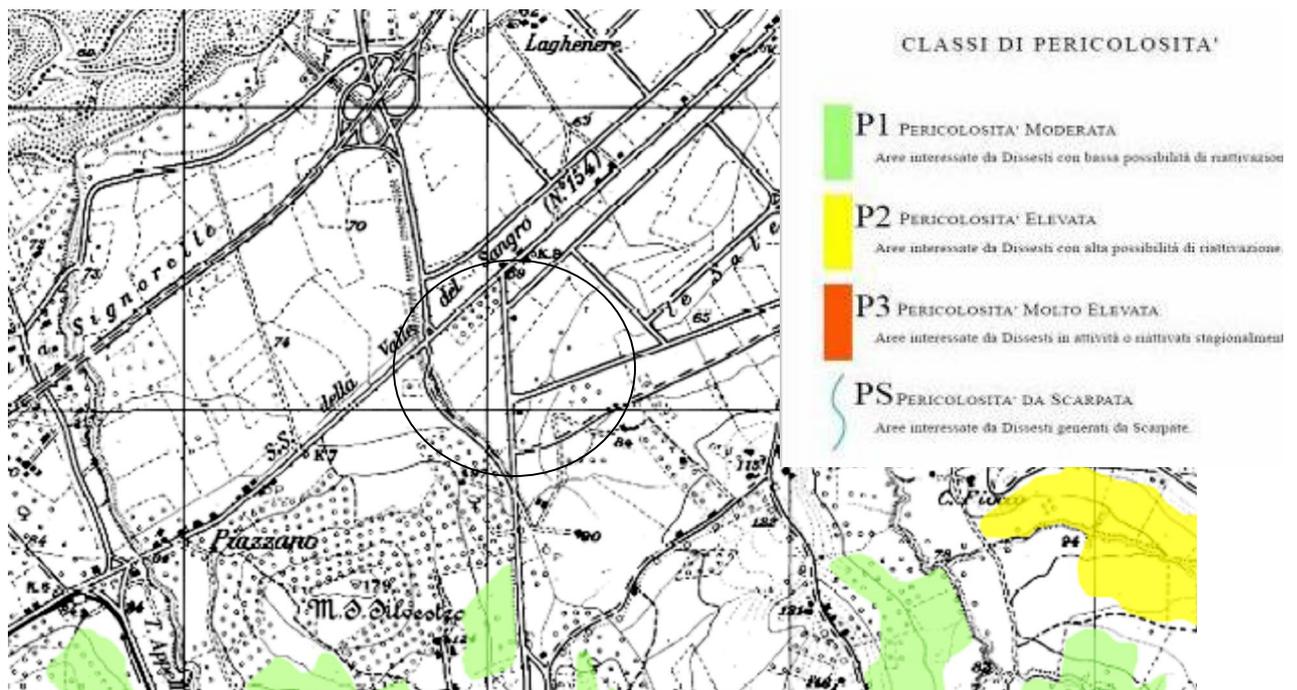
2) Vincolo idrogeologico.

L'intervento **non ricade** nell'ambito della perimetrazione



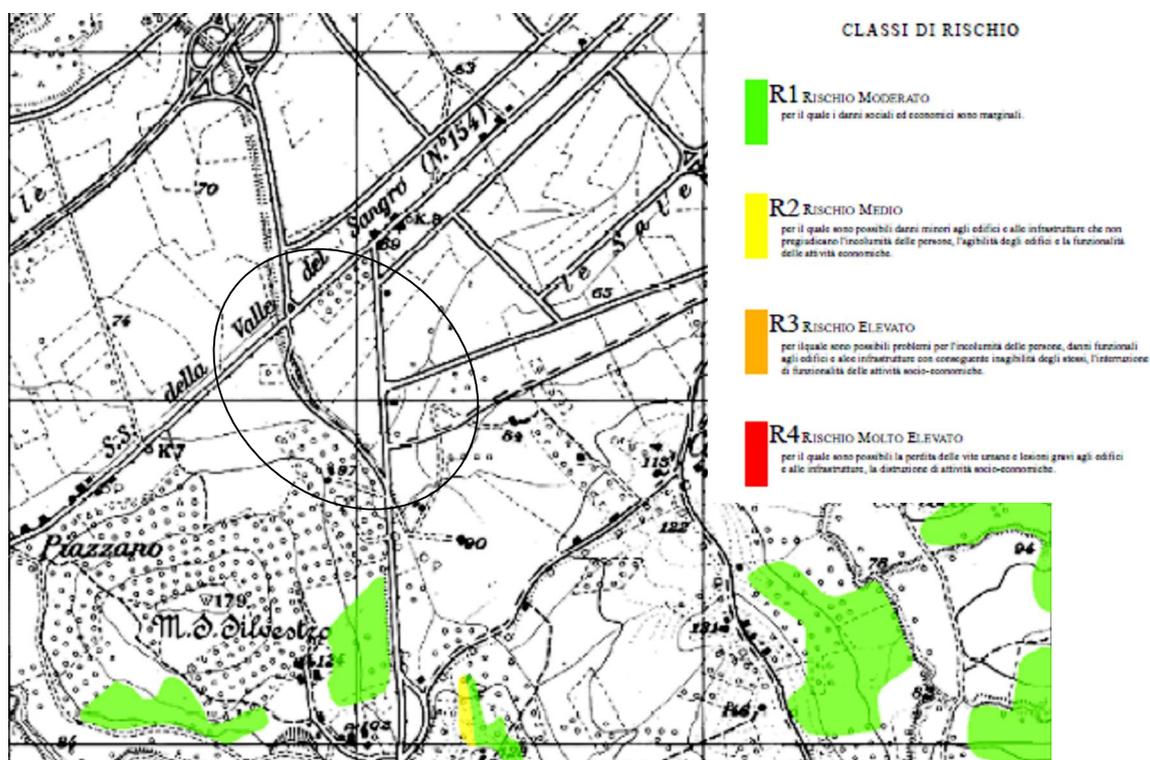
3) P.A.I. (Piano Assetto Idrogeologico) . Pericolo

L'intervento **non ricade** nell'ambito della perimetrazione



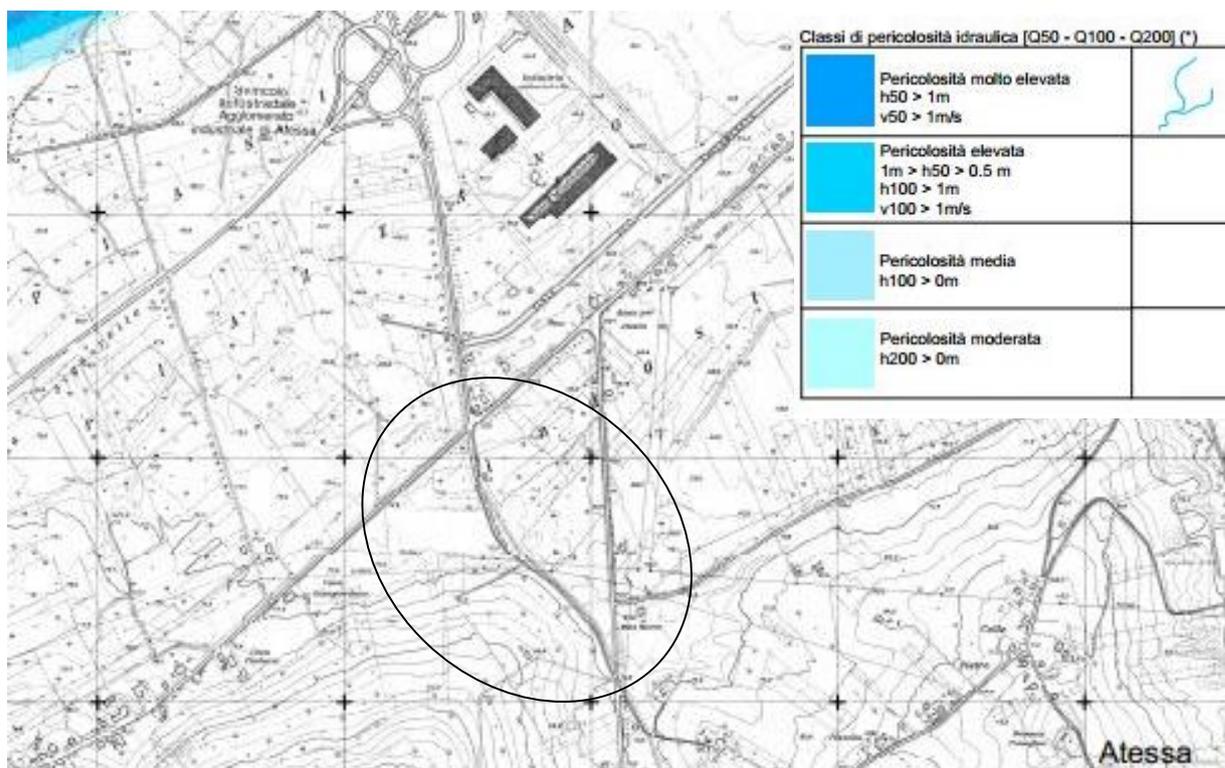
4) P.A.I. (Piano Assetto Idrogeologico) - Rischio

L'intervento **non ricade** nell'ambito della perimetrazione



5) P.S.D.A. (Piano Stralcio Difesa Dalle Alluvioni)

L'intervento **non ricade** nell'ambito della perimetrazione



6) P.R.G. del Comune di Atezza



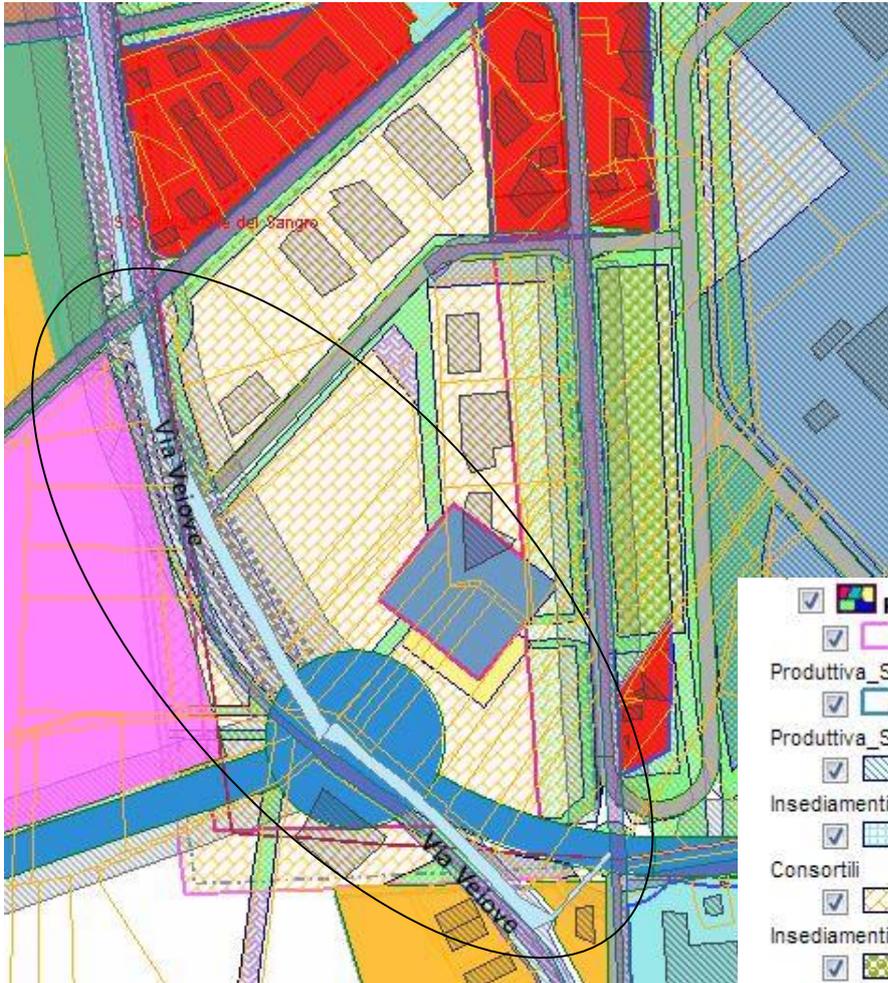
LEGENDA

SISTEMI ESISTENTI	SISTEMI PROPOSTI	DESCRIZIONE	INTERVENTI		PUNTI DI INTERVENTO	ZONA DI ASPETTO
			CONSERVAZIONE E RISTRUTTURAZIONE	NUOVO IMPIANTO		
		Zona di area verde o area residenziale				
		Densità storica				PRPE
		Passo di comodità				
		Passo di via di transizione				
		Passo di nuovo impianto 1 esito				P, A, I
		Passo di nuovo impianto 2 esito				3, 3, 3
		Zona di area verde o area produttiva				
		Area produttiva artigianale				
		Area produttiva industriale				
		Area di servizi, espositiva				
		SERVIZI				
		Spazio di transito				
		Spazio di sosta				
		Verde pubblico				V, P, S
		Verde attrezzato				V, A, S

DESCRIZIONE	COLORE	ESISTENTE	PREVISIONE	ZONA DI DISP. AZ.
<b>ATTREZZATURE</b>				
ATTREZZATURE DEGRADATE				
ATTREZZATURE CULTURALI	C			
ATTREZZATURE EDUCATIVE	D			
ATTREZZATURE COMMERCIALI	CM			
ATTREZZATURE TURISTICHE	T			
<b>ATTREZZATURE SOCIALI</b>				
Amministrazione Pubblica	A			
per la gestione pubblica	I			
Amministrazione scolastica	S			
Vigilanza	N			
Polizia	R			
Cimitero				
<b>ATTREZZATURE TECNOLOGICHE</b>				
Ab. tecnica e tecnologica	Tec			
Ab. tecnica per la logistica	Log			
<b>ATTREZZATURE PER IL TEMPO LIBERO</b>				
Parco urbano	V, S, P, U			
<b>ATTREZZATURE PER LA MOBILITA'</b>				
SPAZI DI SCAMBIO MODALITA' DI TRASPORTO				
Stazioni				
Parcheggi				

DESCRIZIONE	ESISTENTE	PREVISIONE	ZONA DI DISP. AZ.
<b>VIABILITA'</b>			
<b>VIABILITA' SU FERRO</b>			
Ferrovie			
<b>VIABILITA' SU GOMMA</b>			
Ab. viabilità su gomma			
Ab. viabilità			
Panoramica			
Cimitero			
Distribuzione			

7) PRT Piano Regolatore Territoriale



**PRT\_Piano Regolatore Territoriale**

- Lotti Commerciali
- Cabina Elettrica
- Aree Consortili
- Aree Industriali Libere
- Lottizzazione
- Parcheggi
- Servizi Consortili
- Servizi Tecnologici
- Spazi Verdi
- Zona Archeologica
- Zona a Normativa
- Speciale
- Zona a Normativa
- Speciale

**PRT\_adottato**

- A1. Zona Produttiva\_Standard Esistente
- A2. Zona Produttiva\_Standard di Progetto
- B1. Zona per Insedimenti Industriali
- B3. Zona per Servizi Consortili
- B4. Zona per Insedimenti Commerciali
- B5. Zona mista (Servizi, Commerciale, Artigianale, Industriale)
- C1. Zona per il verde di rispetto
- C3. Zona destinata a Parcheggio
- C4. Zona per Attrezzature Collettive
- C5. Zona per Attrezzature Tecnologiche
- D3. Perimetrazione zona soggetta a Saggio Archeologico Preliminare
- D5. Perimetrazione zona Produttiva di P.R.G. del Comune
- E2. Zona a Normativa Speciale
- E3. Zona filtro
- E4. Zona Archeologica
- F1. Zona per rete stradale e relative aree di pertinenza
- F2. Zona per rete ferroviaria e relativa area di pertinenza
- AMM\_Limiti comunali

## IMPATTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI

Impatti sul traffico, sull'incidentalità e sull'inquinamento

### Fase di cantiere

La realizzazione del progetto può produrre potenzialmente i seguenti impatti in fase di cantiere:

- Formazione di accodamenti con conseguente riduzione del livello di servizio, in parte ridotto con la deviazione su strade limitrofe.
- Incremento dell'inquinamento acustico ed atmosferico derivante dai mezzi d'opera.

### Fase di esercizio

L'intervento produrrà in fase di esercizio sostanziali benefici per la circolazione in termini di:

- Miglioramento della fluidità del traffico e riduzione della velocità di transito grazie all'eliminazione dell'intersezione stradale con l'inserimento della nuova rotonda;
- Miglioramento del traffico stradale con riduzione di ingorghi in altre intersezioni che gravano sulla rete stradale con la realizzazione del nuovo tratto di strada.

## CONCLUSIONI

Le rotonde ed il nuovo tratto di strada in se, rappresentano un elemento avente caratteristiche tali da non determinare contrasto alcuno con la zona di intervento per altro già interessata dalle relative infrastrutture viarie esistenti.

L'intervento rappresenta l'occasione per la razionalizzazione e la qualificazione dell'intera area circostante consentendo la riorganizzazione della viabilità ed accessibilità esistente con le relative opere connesse, concepito in modo da favorire il più adeguato inserimento ambientale dell'opera.

Nel suo complesso a seguito di constatazione e verifica del contesto ambientale paesistico attuale e futuro, non sembrano emergere motivi di impatti ambientali negativi (Vedi Tav. Studio di Compatibilità Ambientale).

Per quanto sopra si ritiene l'opera ben inserita nel contesto ambientale di riferimento e tale da non generare impatti significativi ed in ogni caso il progetto ha programmato tutti gli interventi necessari alla mitigazione dei pur minimi impatti della fase di cantiere.

In relazione alla disponibilità economica, la soluzione prospettata risulta la più idonea sotto il profilo economico, ambientale e di fattibilità tecnica.

Atessa, lì

Il Progettista  
Ing. Cinalli Enzo

o o o o o o o o o o o o o o ..