



GIUNTA REGIONALE

**CCR-VIA -- COMITATO DI COORDINAMENTO REGIONALE PER LA
VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE**

Giudizio n° 3669 Del 26/05/2022

Prot. n° 22/084331 Del 04/03/2022

Ditta Proponente: Comune di Ortona

Oggetto: Collegamento meccanizzato tra il centro di Ortona e la pista ciclabile litoranea

Comuni di Intervento: Ortona

Tipo procedimento: Verifica di Assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.

Presenti (in seconda convocazione)

Direttore Dipartimento Territorio – Ambiente (Presidente) ing. Domenico Longhi (Presidente delegato)

Dirigente Servizio Valutazioni Ambientali -

Dirigente Servizio Gestione e Qualità delle Acque dott. Antonello Colantoni (delegato)

Dirigente Servizio Politica Energetica e Risorse del Territorio - Pescara dott. Fabio Pizzica (delegato)

Dirigente Servizio Gestione Rifiuti e Bonifiche - Pescara dott. Gabriele Costantini (delegato)

Dirigente Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio ing. Eligio Di Marzio (delegato)

Dirigente Servizio Foreste e Parchi - L'Aquila dott.ssa Serena Ciabò (delegata)

Dirigente Servizio Opere Marittime ASSENTE

Dirigente Servizio Genio Civile competente per territorio

Chieti ing. Raffaele Spilla (delegato)

Dirigente del Servizio difesa del suolo - L'Aquila dott. Luciano Del Sordo (delegato)

Dirigente Servizio Sanità Veterinaria e Sicurezza degli Alimenti dott. Giuseppe Bucciarelli

Direttore dell'A.R.T.A dott.ssa Giovanna Mancinelli (delegata)

Esperti in materia Ambientale

Relazione Istruttoria Titolare Istruttoria: ing. Erika Galeotti
Gruppo Istruttoria: dott. Giancaterino Giammaria

Si veda istruttoria allegata





GIUNTA REGIONALE

Preso atto della documentazione presentata dal comune di Ortona in merito all'intervento "Collegamento meccanizzato tra il centro di Ortona e la pista ciclabile litoranea" acquisita al prot. n. 084331 del 4 marzo 2022;

IL COMITATO CCR-VIA

Sentita la relazione istruttoria;

Sentiti in audizione per il comune il dott. Silvano Sgariglia, l'arch. Antonio Di Paolo, il geol. Michele Menna e l'ing. Nicola Ranieri di cui alle richieste di audizione acquisite al prot. n. 195398, n. 203131 e n. 204354 del 18 maggio 2022;

ESPRIME IL SEGUENTE GIUDIZIO

DI RINVIO PER RICHIESTA DELLE SEGUENTI INTEGRAZIONI

Stante la prossimità della stazione di valle all'oleodotto, che è parte dello stabilimento dell'Eni soggetto al D. Lgs. 105/15, si chiede di chiarire se ai sensi dell'art. 22 del D. Lgs. 105/15 sia stato adottato l'elaborato tecnico ERIR ed il progetto sia coerente con tale strumento urbanistico, ovvero se sia stato acquisito il parere del CTR sui rischi connessi alla presenza dello stabilimento;

A seguito di quanto affermato dalla Ditta in audizione, occorre dimostrare la non interferenza tra le opere e l'area a pericolosità molto elevata P3 del PAI, o in alternativa produrre lo Studio di compatibilità idrogeologica ed ottenere il parere favorevole dell'Autorità di Bacino.

Si assegnano alla ditta 5 gg dalla pubblicazione del presente giudizio sullo Sportello Regionale Ambientale.

Si ricorda che, come normato dall'art. 19 comma 6 del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., "il proponente può richiedere, per una sola volta, la sospensione dei termini, per un periodo non superiore a quarantacinque giorni, per la presentazione delle integrazioni e dei chiarimenti richiesti. Qualora il proponente non trasmetta la documentazione richiesta entro il termine stabilito, la domanda si intende respinta ed è fatto obbligo all'autorità competente di procedere all'archiviazione".

ing. Domenico Longhi (Presidente delegato)

FIRMATO DIGITALMENTE

dott. Antonello Colantoni (delegato)

FIRMATO ELETTRONICAMENTE

dott. Fabio Pizzica (delegato)

FIRMATO ELETTRONICAMENTE

dott. Gabriele Costantini (delegato)

FIRMATO ELETTRONICAMENTE

ing. Eligio Di Marzio (delegato)

FIRMATO ELETTRONICAMENTE





dott.ssa Serena Ciabò (delegata)

FIRMATO ELETTRONICAMENTE

ing. Raffaele Spilla (delegato)

FIRMATO ELETTRONICAMENTE

dott. Luciano Del Sordo (delegato)

FIRMATO ELETTRONICAMENTE

dott. Giuseppe Bucciarelli

FIRMATO ELETTRONICAMENTE

dott.ssa Giovanna Mancinelli (delegata)

FIRMATO ELETTRONICAMENTE

La Segretaria Verbalizzante

Ing. Silvia Ronconi

FIRMATO ELETTRONICAMENTE





**Dipartimento Territorio - Ambiente
Servizio Valutazioni Ambientali**

**Istruttoria Tecnica
Progetto**

**Verifica di Assoggettabilità a VIA
Collegamento meccanizzato tra il centro di Ortona e la pista ciclabile litoranea.
Comune di Ortona (CH).**

Oggetto

Titolo dell'intervento:	Collegamento meccanizzato tra il centro di Ortona e la pista ciclabile litoranea. Comune di Ortona (CH).
Descrizione del Progetto:	Il Comune di Ortona intende realizzare un collegamento meccanizzato tra il suo Centro Storico, in prossimità del Castello Aragonese, e la nuova pista ciclabile "Via Verde dei Trabocchi", mediante un ascensore inclinato. L'impianto a fune avrà una lunghezza complessiva di circa 150 metri con cabina da 30 posti, disponibile per il trasporto di ogni categoria di utenza.
Azienda Proponente:	Comune di Ortona (CH)
Procedimento:	Verifica di Assoggettabilità a VIA – VA art. 19 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Localizzazione del progetto

Comune:	Ortona
Provincia:	CH
Altri Comuni interessati:	//
Località	Parco Ciavocco
Numero foglio catastale:	25
Particella catastale:	245, 246, 266, 275, 276, 4083, 4084, 4085, 4147

Contenuti istruttoria

La presente istruttoria riassume quanto riportato negli elaborati prodotti e caricati dal proponente sullo Sportello Regionale Ambiente. Per quanto non espressamente riportato nella presente istruttoria si rimanda agli elaborati tecnici di progetto.

Per semplicità di lettura la presente istruttoria è suddivisa nelle seguenti sezioni:

- **Premessa**
- **Parte 1: Localizzazione del progetto;**
- **Parte 2: Caratteristiche del progetto;**
- **Parte 3: Tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale.**
- **Allegati**

Referenti della Direzione

Titolare istruttoria:

Ing. Erika Galeotti

Gruppo Istruttorio

Dott. Giancaterino Giammaria





Dipartimento Territorio - Ambiente
Servizio Valutazioni Ambientali

Istruttoria Tecnica
Progetto

Verifica di Assoggettabilità a VIA
Collegamento meccanizzato tra il centro di Ortona e la pista ciclabile litoranea.
Comune di Ortona (CH).

ANAGRAFICA DEL PROGETTO

Responsabile Azienda Proponente

Cognome e nome	Sgariglia Silvano
e-mail	s.sgariglia@comuneortona.ch.it
pec	protocollo@pec.comuneortona.ch.it

Estensore dello studio

Nome Azienda e/o studio professionista	Altevie Srl
Cognome e nome	Cordeschi Marco
Albo Professionale e num. iscrizione	Ordine Ingegneri Provincia dell'Aquila n. 1229

Avvio della procedura

Acquisizione in atti domanda	Prot. n. 0084331 del 04/03/2022
------------------------------	---------------------------------

Iter Amministrativo

Rich. Integrazioni ex art. 19 comma 2 del D.Lgs.152/06	Prot. n. 0092564 del 09/03/2022
Integrazioni del Proponente	Prot. n. 0112890 del 22/03/2022
Pubblicazione ex art. 19 c 3 D.Lgs.152/06	Prot. n. 0114326 del 23/03/2022
Oneri istruttori versati	50,00 €

Elenco Elaborati

Publicati sul sito - Sezione "Elaborati VA"	Publicati sul sito - Sezione "Integrazioni"
A_JLL	0122_xVA
C_REP_GEO	
E_GEOL	
G_REL_AC	
B_RTG	
EG01	
EG02	
EG03	
EG04	
EG05	
EG06	
EG07	
EG08	
EG09	
EG10	
EG11	
EG12	
EG13	
EG14	
EG15	
EG16	
EG17	
EG18	
EG19_1	
EG19_2	
EG20	
EG21	
EG22	
EG23	
EG24	
EG25	
EG26	
EG27	
L_VA	

Osservazioni

Nei termini di pubblicazione non sono pervenute osservazioni.





Dipartimento Territorio - Ambiente
Servizio Valutazioni Ambientali

Istruttoria Tecnica
Progetto

Verifica di Assoggettabilità a VIA
Collegamento meccanizzato tra il centro di Ortona e la pista ciclabile litoranea.
Comune di Ortona (CH).

PREMESSA

In data 04/03/2022 con nota prot. n. 0084331 è pervenuta al Servizio Valutazioni Ambientali della R.A. l'istanza dell'ARAP Abruzzo per il "Recupero funzionale, adeguamento e potenziamento dell'esistente impianto di trattamento rifiuti ubicato nel Comune di Sulmona (AQ)".

Ai sensi dell'art. 19, comma 2, del D.Lgs.152/06, con nota prot. n. 0092564 del 09/03/2022 il Servizio Valutazioni Ambientali ha richiesto al proponente di verificare quanto segue:

- *Considerato che nello Studio Preliminare Ambientale viene dichiarato che l'intervento proposto ricade in parte in area P3 (Aree a pericolosità molto elevata) ed è interessato da un graficismo di scarpata PS (Pericolosità di scarpata) del PAI, si chiede di chiarire se l'intervento rientra tra quelli consentiti ai sensi degli art. 14 c.1 e art. 20 c.2 dalle Norme di Attuazione del Piano di Assetto Idrogeologico.*

In data 22/03/2022, prot. n. 0112890, il proponente ha trasmesso la documentazione integrativa richiesta.

Ai sensi dell'art. 19 comma 3 del D.Lgs.152/06, il Servizio Valutazioni Ambientali ha provveduto a pubblicare sul proprio sito internet la documentazione inerente l'intervento proposto, nota prot. n. 0114326 del 23/03/2022.

In data 22/04/2022, ns. prot. n. 0158387/22, è pervenuta la Delibera di Consiglio Comunale di Ortona n. 11 del 13/04/2022 relativa all'eliminazione e trasposizione della scarpata.





PARTE 1

LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

1.1 Generalità

L'estensore dello Studio, relaziona che il Comune di Ortona intende realizzare un collegamento meccanizzato tra il suo Centro Storico, in prossimità del Castello Aragonese e la nuova pista ciclabile "Via Verde dei Trabocchi", mediante un ascensore inclinato.

L'impianto a fune, della lunghezza complessiva di circa 150 metri, costituirà un nuovo legame fisico, diretto, con il mare determinando un forte richiamo turistico per i numerosi frequentatori della pista ciclabile litoranea che potranno accedere alla cabina con bici ed e-bike, ricaricabili e noleggiabili nei pressi delle due stazioni.

La proposta rappresenta, a parere del proponente, la chiara volontà dell'Amministrazione di rispondere agli indirizzi del PNRR, con particolare riferimento ai suoi obiettivi principali di missione nell'ambito della mobilità sostenibile e della transizione ecologica.

L'impianto a fune, con cabine da **30 posti**, corre su una via di corsa sorretta da sostegni in acciaio e travi reticolari, su una linea all'incirca parallela all'esistente scalinata che costeggia il Castello Aragonese. La stazione di valle è direttamente accessibile dal piano della pista ciclabile favorendo, così, l'uso dell'impianto per ciclisti e pedoni in transito verso il centro cittadino.

Il richiamo turistico potrà costituire un determinante sostegno rispetto alla funzionalità tecnica dell'opera, da riferire, alla mobilità sostenibile come definita nei più recenti documenti di programmazione europea.

Con la realizzazione dell'opera il Comune si propone di ottenere:

- un rafforzamento del legame fisico della Città di Ortona con il Mare;
- un potenziamento dell'offerta turistica, stagionalizzata, sul tratto costiero e sullo stesso territorio comunale;
- un miglioramento delle condizioni di *green mobility* all'interno del territorio comunale.





1.1 Ubicazione

Il tecnico relaziona che il sito di intervento è localizzato nel Comune Censuario di Ortona, al Foglio 25 particelle 245, 246, 266, 275, 276, 4083, 4084, 4085, 4147.

1.2 Piano Regolatore Generale

Nella documentazione tecnica presentata il tecnico riporta che l'impianto ricade nella Zona **F1 - Parco Urbano** ai margini della città verso il mare. In base a quanto desunto dalle NTA, il progetto in esame risulta coerente con la regolamentazione degli usi e delle trasformazioni previste dal PRG.

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

1.3 Quadro di Riferimento Regionale

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



1.4 Piano Regionale Paesistico e vincolo paesaggistico

Rispetto al PRP, la realizzazione dell'impianto in progetto non risulta in contrasto con quanto stabilito dal Piano Regionale Paesistico. L'area di progetto rientra nella **Zona 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.).





Il tecnico riferisce che il progetto oggetto di studio è 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, rientrando così tra le cosiddette Aree tutelate per legge (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 progetto presentato è corredato della prevista Relazione Paesaggistica (Elaborato D), e della Relazione Archeologica (Elaborato F).

1.5 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il tecnico riferisce che nell'area di intervento non è interessata da specifiche tutele del PTCP.

1.6 Piano per l'Assetto Idrogeologico

La carta geomorfologica, estratta dal PAI, 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.

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





Dall'analisi delle informazioni fornite dalla Carta della Pericolosità, ottenuta integrando gli elementi della Carta Geomorfológica e l'Inventario dei Fenomeni Franosi con i fattori predisponenti il dissesto considerati con il loro diverso peso, il tecnico 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 Geomorfológica) che non interessa gli elementi strutturali della stazione ma riguarda solo parte della rampa di uscita - sbarco e della rampa di ingresso - imbarco.

P.A.I. – CARTA DELLA PERICOLOSITÀ DA FRANA	
STAZIONE DI VALLE	<ul style="list-style-type: none">• Pericolosità da scarpata• P3 pericolosità molto elevate (parte della rampa di ingresso e di uscita)
LINEA	<ul style="list-style-type: none">• Pericolosità da scarpata
STAZIONE DI MONTE	<ul style="list-style-type: none">• Nessun pericolo da frana



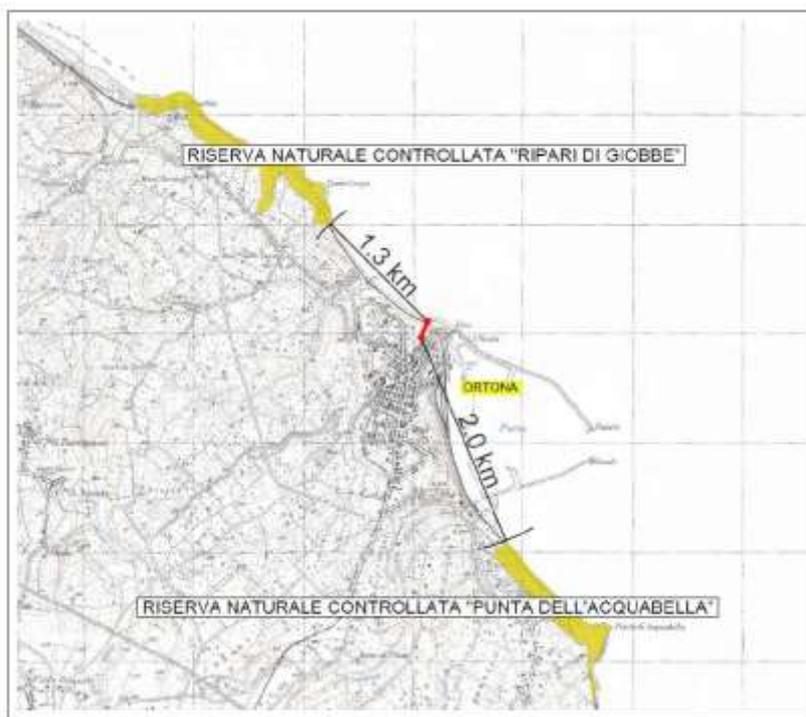
1.7 Piano Stralcio di Difesa dalle Alluvioni

L'area oggetto di intervento non ricade in aree di pericolosità e rischio idraulico.

1.8 Aree Protette – Rete Natura 2000

L'area di intervento non ricade all'interno di aree protette SIC, ZPS, ZCS. Le riserve naturali controllate "Ripari di Giobbe" e "Punta dell'Acquabella" si trovano rispettivamente a 1.3 Km e 2.0 Km dall'area di intervento.





1.9 Vincolo Idrogeologico (R.D. n.3267 del 30/12/1923)

Il tecnico riferisce che gli interventi di progetto ricadono 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.



PARTE 2

CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

2.1 Descrizione del progetto

Il tecnico relaziona che 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.



Nello documentazione tecnica viene descritto che 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.



Caratteristiche tecniche dell'impianto a fune

Il tecnico riassume nella seguente tabella 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 (per $Q_{max}=450$ pers/ora)	m/s	2.0
potenza elettrica totale installata (compresi servizi)	kW	150

Nello Studio il tecnico riporta in dettaglio le caratteristiche del progetto di seguito sintetizzate.

L'ascensore ha una lunghezza complessiva, 149,32 metri, dei quali i primi 49,36 m percorsi con pendenza pari a 24,45° (primo tratto da valle) e i successivi 99,96 m con pendenza di 15,91° (secondo tratto); entrambi i tratti sono posti fuori terra.

Su un lato della via di corsa è disposta una scala di emergenza, posta ad una distanza dal filo del profilo di 0.20 m, avente larghezza utile di 0.90 m e supportata anch'essa dai sostegni metallici della via di corsa, con schema di mensola laterale.

L'impianto comprende due fermate in corrispondenza delle seguenti stazioni:

- **Stazione di Monte:** motrice con piano di imbarco posto a quota 53,8 m s.l.m., (sostanzialmente coincidente con quella della pavimentazione stradale di Via Gabriele D'Annunzio) ed accessibile ad ogni categoria d'utenza ovvero priva di barriere architettoniche. L'edificio prevede apposita copertura per la zona di imbarco/sbarco e porte di piano per l'accesso in cabina; il locale macchina è interrato, situato al di sotto della banchina di imbarco.

- **Stazione di Valle:** dotata di rampe di collegamento con la pista ciclabile litoranea per permettere l'accesso a ciclisti, pedoni ed ogni altra categoria d'utenza. L'edificio prevede apposita copertura per la zona di imbarco/sbarco (posta a quota 6,0 m s.l.m.) e porte di piano per l'accesso in cabina; al di sotto della banchina è prevista la fossa per il posizionamento degli ammortizzatori idraulici di veicolo e contrappeso e la puleggia di rinvio della fune del limitatore di velocità.



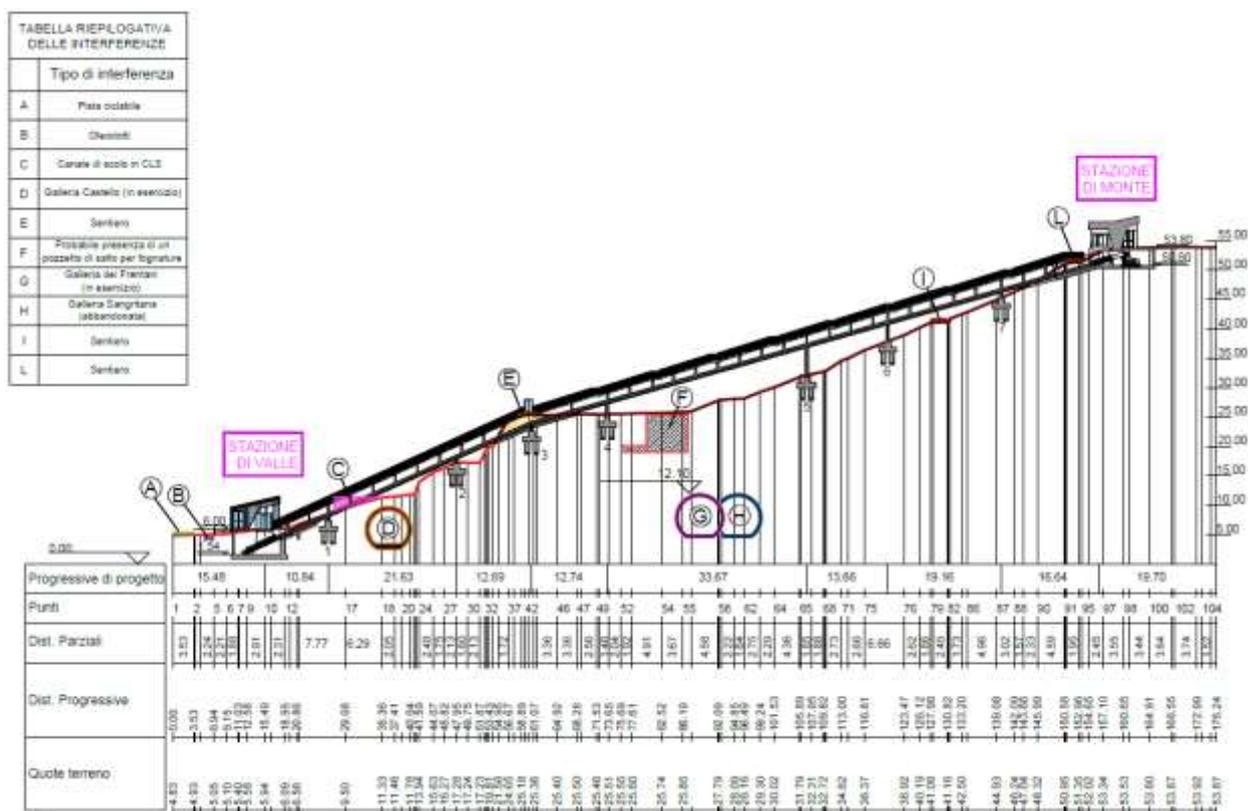


Sostegni e materiali di linea

La linea prevede la costruzione di 7 sostegni in acciaio che supportano la via di scorrimento del veicolo, costituita da due 2 travi principali sostenute da un sistema reticolare in acciaio, opportunamente collegate tra loro, controventate ed irrigidite sul loro piano, poste fuori terra lungo l'intera corsa del veicolo. In corrispondenza delle stazioni le due travi costituenti le vie di corsa sono collegate direttamente a dei solettoni in C.A. che costituiscono i tratti di inizio e fine del vano corsa dell'ascensore inclinato; anche per un breve tratto (circa 20 metri) in corrispondenza del sostegno n°3, dove il vano corsa dell'ascensore risulta parzialmente interrato, le travi costituenti le vie di corsa risultano collegate a dei solettoni in C.A.

I piedi dei sostegni sono ancorati a plinti di fondazione in calcestruzzo armato (su pali trivellati) mediante tirafondi metallici annegati nel calcestruzzo.

Ciascuno dei due binari, posti ad un interasse di 1.60 m, è dunque costituito dal corrente superiore delle travi principali, supportate da un sistema reticolare dimensionato in funzione delle diverse luci tra i sostegni. Per eliminare le eventuali discontinuità presenti lungo la via di scorrimento, sono inoltre previsti, ove richiesti, giunti speciali e flange supplementari.



Veicolo

Il veicolo è composto da una cabina da 30 posti avente un'altezza interna tale da permettere un comodo ingresso ed un'agevole uscita dei viaggiatori. Essa, dotata di porte automatiche su entrambi i lati, risulta accessibile ad ogni categoria di utenza, compresi i diversamente abili, e adatta al trasporto di bici ed e-bike. Elementi antivibrazione e di smorzamento delle oscillazioni sono integrati nel carrello e sono finalizzati a garantire un miglior comfort di viaggio. La cabina è inoltre basculante, per adattarsi al tracciato a pendenza variabile mantenendo il pavimento orizzontale.





PARTE 3

TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE DELL'IMPATTO POTENZIALE

3.1 Considerazioni preliminari su traffico e flussi veicolari

Il tecnico relaziona che l'ascensore in progetto costituirà un nuovo legame fisico, diretto, tra il mare ed il centro cittadino, determinando un forte richiamo turistico per i frequentatori della pista ciclabile, che potranno accedere alla cabina con bici ed e-bike, ricaricabili e noleggiabili nei pressi delle due stazioni.

Oltre ai vantaggi derivanti dall'ampliamento dell'offerta qualitativa e quantitativa del territorio, l'intervento si inserisce anche in un'ottica di miglioramento ed alleggerimento del flusso veicolare verso la città di Ortona, riducendo le emissioni in atmosfera da esso derivanti e favorendo un concreto passo in avanti nell'ambito della mobilità sostenibile e della transizione ecologica.

L'impianto fornirà da un lato una nuova via di accesso verso il centro a tutti gli utilizzatori della pista ciclabile litoranea e dall'altro permetterà agli abitanti di accedere alla "Via Verde della Costa dei Trabocchi" in maniera diretta, con la possibilità di decongestionare parzialmente anche i punti di sosta veicolari presenti nelle immediate vicinanze della stazione di monte.

Viene infine sottolineato come l'opera in progetto possa costituire un punto cardine per lo sviluppo di un sistema di mobilità sostenibile e multimodale, capace cioè di interconnettersi con la rete infrastrutturale esistente in un'ottica di transizione ecologica e rispetto dell'ambiente.

3.2 Suddivisione del cantiere per zone

Il tecnico relaziona che le aree di lavoro principali sono così individuabili:

- ZONA 1: **stazione di valle** e sostegno n°1, con accesso diretto dalla pista ciclabile litoranea attraverso Via del Porto. Qui sono previsti i movimenti di terra per la predisposizione dei piani di lavoro, la realizzazione delle fondazioni profonde della stazione e del sostegno 1 (pali trivella ad elica continua completati con getti di calcestruzzo per la realizzazione della platea della stazione e del plinto del sostegno), la costruzione dell'edificio di stazione con annessi i successivi rinterri e sistemazioni del suolo, i montaggi meccanici delle componenti funiviarie, il montaggio delle parti in acciaio del sostegno 1, le installazioni di alimentazione da rete BT, alcune delle operazioni di messa in servizio.
- ZONA 2: **tratto di linea** tra il sostegno n°2 (incluso) ed il sostegno n°7 (incluso). L'area, accessibile attraverso l'ingresso ovest di parco Ciavocco e raggiungibile mediante i sentieri posti all'interno del parco stesso (eventualmente modificati ove indispensabile per il passaggio delle macchine operatrici), è interessata dallo scavo e dalla realizzazione delle fondazioni profonde (pali trivella ad elica continua completati con getti di calcestruzzo per la realizzazione dei plinti) dei 6 sostegni isolati ivi previsti, dai successivi rinterri e sistemazioni del suolo, dai montaggi meccanici dei sostegni stessi e delle travature reticolari in acciaio aventi funzione portante per le vie di corsa, dalla posa in opera delle parti funiviarie, dal ripristino del manto vegetale e dei sentieri (adeguati ed ottimizzati per un migliore inserimento dell'opera).
- ZONA 3: **stazione di monte** con accesso diretto da Via Gabriele D'Annunzio. Qui sono previsti i movimenti di terra per la predisposizione dei piani di lavoro, la realizzazione delle fondazioni profonde della stazione (pali trivella ad elica continua completati con getti di calcestruzzo per la realizzazione della platea della stazione), la costruzione dell'edificio di stazione (setti in calcestruzzo per il piano seminterrato e struttura reticolare metallica per il piano fuori terra e la copertura), i successivi rinterri e sistemazioni del suolo, i montaggi meccanici delle componenti funiviarie, le installazioni





elettriche e di alimentazione da rete BT, le operazioni di messa in servizio della stazione motrice, l'esecuzione di buona parte delle prove interne finali.

TABELLA RIASSUNTIVA DEI VOLUMI DI SCAVO

Il tecnico riporta in tabella i quantitativi di scavo per le tre zone:

ZONE CANTIERE	OPERE	SCAVO m ³
ZONA 1	VALLE E SOSTEGNO S1	603,00
ZONA 2	SOSTEGNI S2, S3, S4, S5, S6, S7	820,00
ZONA 3	STAZIONE MONTE	556,00
TOTALE (m ³)		1.979,00

Viene precisato che per i rinterri, le operazioni di riprofilatura e le risistemazioni necessarie all'interno di parco Ciavocco, verranno utilizzati tutti i volumi di terreno ottenuti dalle operazioni di scavo.

3.3 Analisi e valutazioni degli impatti

Il tecnico relaziona che, anche per la valutazione e la descrizione degli impatti, si è proceduto alla divisione del cantiere nelle tre zone 1,2,3.





La cantierizzazione del progetto per la costruzione dell'ascensore inclinato prevede la seguente successione in fasi:

FASI DI CANTIERE
1. Allestimento cantiere
2. Scavi
3. Fondazioni delle stazioni e plinti dei sostegni di linea
4. Scavi di linea
5. Solettoni e setti in cls del vano corsa e degli edifici di stazione
6. Carpenterie metalliche
7. Montaggio componenti elettromeccaniche
8. Edifici di stazione
9. Funi, veicolo e contrappeso
10. Cablaggi elettrici
11. Finiture
12. Ripristini ambientali
13. Messa in servizio, prove interne e collaudi

In considerazione delle caratteristiche e della tipologia dell'impianto e tenendo conto delle fasi di cantiere necessarie alla sua realizzazione, è stata redatta, nella documentazione tecnica, una matrice degli impatti prevedibili sulle seguenti componenti ambientali:

- Componente Atmosfera
- Componente Rumore
- Componente Suolo
- Componente Ambiente idrico
- Componente Flora e Fauna
- Componente Paesaggio

Atmosfera

Impatti fase di cantiere

Il tecnico riferisce che le attività che generano impatti sulla componente atmosfera sono riconducibili alle emissioni legate ai mezzi di movimento di terra e di trasporto indispensabili per la realizzazione dello sbancamento relativo alle stazioni, ai plinti di fondazione e alle sistemazioni delle reti tecnologiche annesse. Il transito di mezzi pesanti causa l'aumento delle emissioni di gas di scarico e di polveri e un aumento della rumorosità nell'area.

L'abbondante produzione di polveri che si verificherà durante tutta la fase di cantiere, causerà uno scadimento della qualità dell'aria. Si tratta però di impatti di moderata entità e a carattere temporaneo, reversibile e localizzato, facilmente mitigabili in corso d'opera attraverso l'uso di filtri DPC anti particolato per le macchine operatrici.

Impatti fase di esercizio

La costruzione dell'ascensore, a parere del tecnico, non comporta significativi mutamenti rispetto alla situazione attuale poiché il motore dell'impianto, funzionando elettricamente, non produce emissioni atmosferiche.





Rumore

Della documentazione tecnica prodotta, fa parte lo studio di “*Valutazione previsionale di impatto acustico*” riferito alla messa in funzione e utilizzo dell’ascensore, con lo scopo di valutare sia i livelli di emissione acustica attribuibili alla sorgente di rumore di pertinenza della stessa opera, sia i livelli di immissione registrabili nei recettori limitrofi all’area oggetto di indagine.

Nelle conclusioni di detta relazione, il tecnico riferisce che le verifiche effettuate hanno evidenziato il rispetto dei valori limite assoluti e differenziali con i valori limite previsti dalla normativa vigente. Sulla base delle stime svolte, l’intervento in esame viene considerato compatibile, dal punto di vista dei livelli di rumore introdotti, con l’ambiente in cui sarà inserito.

Suolo

Impatti fase di cantiere

Il tecnico dichiara che la componente suolo viene interessata durante le fasi di deposito del materiale, scavo, sbancamento e riporto. È necessario in questa fase tener conto delle reali estensioni delle aree di manovra e di stoccaggio al fine di evitare l’interessamento di una superficie di lavoro maggiore in relazione alle reali necessità. È necessario, quindi in fase esecutiva, definire protocolli di lavoro dettagliati che non interessino soltanto le aree ed i tempi, ma anche le modalità di scavo e la gestione del personale addetto.

Impatti fase di esercizio

Il tecnico riferisce che gli impatti sulla componente suolo durante la fase di esercizio possono essere ritenuti nulli se, relativamente alle operazioni di asportazione di suolo e di vegetazione previste durante la fase di cantiere, verranno adottate le misure di mitigazione previste.

Componente ambiente idrico

Viene relazionato nella documentazione tecnica che le acque prodotte dalle lavorazioni, dal dilavamento o le acque reflue che provengono dal cantiere, possono essere causa di variazioni qualitative e quantitative dell’ambiente idrico presente qualora si proceda allo sversamento di queste direttamente in mare (distante pochi metri dall’area della stazione di valle) o all’interno di un rivolo in esso terminante.

Sebbene non si riscontrino interferenze rilevanti con il sistema di falde sotterranee, verranno comunque prese adeguate misure di sicurezza in fase di cantiere in caso di sversamenti accidentali da parte dei mezzi meccanici.

Presso la stazione di monte è prevista l’installazione di servizi igienici con trattamento chimico e dunque privi di scarichi. Per la fornitura di acqua dei servizi igienici si provvederà con un serbatoio di accumulo da 500 litri da posizionarsi all’interno dei locali; una piccola vasca Imhoff avrà la funzione di recettore per le modestissime quantità di liquami prodotti e sarà completata con 20 metri di tubazioni di sub irrigazione. Il consumo di acqua durante la fase di cantiere è dovuto agli usi civili del personale di servizio e alla bagnatura dei piazzali di movimentazione dei mezzi. Si stima un consumo di massimo 4 m³/giorno per il consumo civile e circa 15 m³/giorno per le attività di mitigazione delle polveri disperse con la movimentazione dei mezzi.

Per la fornitura dell’acqua necessaria alla bagnatura del terreno si provvederà all’utilizzo dell’acqua disponibile nei pressi delle stazioni di valle e di monte e, qualora necessario, all’utilizzo di autobotti.

Non sono previsti sistemi di allontanamento delle acque sotterranee in quanto queste non verranno intercettate durante i lavori di costruzione del nuovo impianto.

Impatti fase di cantiere

Durante la fase di cantiere gli impatti sulla componente idrica e marina possono essere causati dalle seguenti azioni:

- produzione di acque di lavorazione, acque di dilavamento e acque reflue in corrispondenza delle aree di cantiere e di lavorazione;





- consumi idrici ai fini della cantierizzazione o idropotabili in corrispondenza delle aree di cantiere e di lavorazione;
- transito dei mezzi di cantiere con sversamento a terra di sostanze diverse.

Impatti fase di esercizio

In fase di esercizio possono aversi impatti provocati dalle seguenti azioni:

- pavimentazione dei suoli;
- dilavamento meteorico delle superfici pavimentate;
- eventi accidentali, da riferirsi alle operazioni di manutenzione programmata.

In fase di esercizio non si verificheranno prelievi da acque superficiali o sotterranee.

Flora e fauna

Impatti fase di cantiere

Flora

Il tecnico relaziona che durante la fase di cantiere potranno aversi impatti sulle comunità vegetali in seguito alla movimentazione di terra. In sintesi, si possono individuare i seguenti effetti:

- Eliminazione del cotico erboso e della vegetazione dovuti al passaggio dei mezzi meccanici;
- Interferenze dovute ai lavori di movimentazione di materiali e mezzi;
- Interruzione della continuità ambientale dovuta alle attività di cantiere.

La stazione di valle e parte della linea del nuovo impianto intercettano, secondo quanto riportato dalla Carta degli Habitat estratta dal Geoportale dell'ISPRA, l'Habitat "vegetazione dei canneti e di specie simili"; la restante parte dell'impianto ricade, invece, in "città e centri abitati".

Sebbene si possa ritenere che il rapporto tra opere/attività previste e specie vegetali sia nullo o molto limitato, verranno comunque proposte delle azioni di mitigazione.

Anche in riferimento al taglio di 3 piante arboree presenti all'interno di parco Ciavocco, necessario per la realizzazione della linea dell'impianto, sono proposte misure di ripristino e di mitigazione

Fauna

Il tecnico riferisce che le specie animali possono risentire del rumore e dell'aumento del traffico veicolare dovuto alla presenza delle macchine da cantiere. Inoltre, i mezzi di scavo e lavorazione comportano un notevole incremento del rumore e delle vibrazioni nelle immediate vicinanze dell'impianto con effetti sulla fauna e su eventuali popolazioni locali.

Tuttavia, la fase di cantiere è una fase con valori di disturbo molto alti ma contenuti nel tempo. Sicuramente è prevedibile una ripercussione sulle specie eventualmente presenti (principalmente uccelli e piccoli mammiferi roditori), ma che cesserà con la chiusura dei lavori.

Il rumore è provocato dai mezzi di trasporto del materiale lungo le vie di accesso al cantiere e dall'impiego di macchine ed altre attrezzature da lavoro; è dunque necessario che non vengano superati i limiti di legge e che vengano minimizzati in modo efficiente ed efficace i tempi di utilizzo dei mezzi meccanici.

L'impatto acustico sulla fauna risulta pertanto mitigabile.

Relativamente al rumore si fa osservare che l'impianto si inserisce in un contesto urbano già caratterizzato dalla presenza di traffico veicolare.

Impatti fase di esercizio

Viene relazionato che in fase di esercizio non si prevedono particolari interferenze sulla componente floristica e faunistica.

Rispetto alla produzione di rumore l'impatto generato dall'impianto in progetto in fase di esercizio può essere considerato trascurabile: il passaggio della cabina dell'ascensore lungo la linea genera una rumorosità limitata in termini di intensità e poco apprezzabile rispetto ai rumori ambientali di fondo e del traffico veicolare.





Paesaggio

Impatti fase di cantiere

Per la zona allo Studio, il tecnico ritiene che gli impatti legati alla visibilità sono da ricondurre alla presenza del cantiere e delle attrezzature necessarie alla realizzazione delle strutture. Queste risulteranno visibili esclusivamente dalle zone interne o immediatamente prossime al parco stesso e dalla pista ciclabile litoranea. Solo la zona di cantiere posta più a monte risulterà essere potenzialmente visibile dal centro abitato e da Via G. D'Annunzio.

Impatti fase di esercizio

A fine lavori l'impatto visivo dell'intervento si ridurrà notevolmente, poiché tutte le attrezzature e i mezzi necessari alla realizzazione saranno rimossi. Resterà il condizionamento sulla percezione visiva del paesaggio costiero e marino, nonché sulla vista del castello Aragonese, i cui risultati sono riassunti, per quanto possibile, in alcuni elaborati di fotoinserimento virtuale delle opere in progetto. Va infine comunque osservato che la linea dell'opera in progetto si inserisce in una area già antropizzata e caratterizzata dalla presenza di una rientranza della linea costiera e da una depressione del terreno di cui viene seguito l'andamento, risultando quindi visibile soltanto dalle aree prossime al parco stesso e dalla pista ciclabile litoranea. Naturalmente il progetto esecutivo dell'impianto potrà proporre o prescrivere, d'intesa con i vari Enti di governo del territorio, soluzioni materiche e cromatiche migliorative rispetto a quanto descritto nel presente studio.





3.4 Misure di mitigazione

Il tecnico riporta nello Studio di Impatto Ambientale le misure di mitigazione da adottare durante la realizzazione dell'opera e le eventuali da attuare in fase di progettazione definitiva:



Dipartimento Territorio - Ambiente
Servizio Valutazioni Ambientali

Istruttoria Tecnica
Progetto

Verifica di Assoggettabilità a VIA

**Collegamento meccanizzato tra il centro di Ortona e la pista ciclabile litoranea.
Comune di Ortona (CH).**

COMPONENTE ATMOSFERA	<ul style="list-style-type: none">• Mantenimento del livello di umidità del terreno• Limitazioni sulla velocità dei mezzi in cantiere• Impiego filtri anti – particolato
COMPONENTE SUOLO	<ul style="list-style-type: none">• Utilizzo di barriere di protezione come pannelli o teli per prevenire un possibile sversamento di sostanze inquinanti• Formazione dei lavoratori sull'utilizzo di eventuali sostanze inquinanti presenti in cantiere• Corretta manutenzione dei mezzi impiegati in cantiere• Lavaggio delle betoniere solo in aree pavimentate• Controllo durante il trasporto e le fasi di getto del calcestruzzo al fine di prevedere possibili sversamenti sul suolo• Asportazione attenta delle zolle di terreno vegetale superficiale che dovranno essere accatastate in un'area limitrofa a quella di lavoro con la finalità di essere riposizionate in situ• Rinerbimento delle aree di cantiere ove non sia possibile l'asportazione o il riposizionamento delle zolle di terreno (idrosemina)• Ripristino di eventuali fossi e avvallamenti provocati dal transito dei mezzi di cantiere
AMBIENTE IDRICO	<ul style="list-style-type: none">• Copertura dei cumuli di materiali presenti in cantiere• Mantenimento del materiale bagnato• Vasche anti sversamento in caso di perdita accidentale di materiale oleoso• Contenitori resi impermeabili con teli di plastica per eventuale sversamento di acqua mista a cemento con successiva predisposizione di vasche di decantazione per evitare la dispersione di liquami inquinati
FLORA E FAUNA	<ul style="list-style-type: none">• Eventuale utilizzo di specie erbacee autoctone nelle opere di rinaturazione• Delimitazione delle zone seminate al fine di evitare il passaggio di persone e/o macchine• Il periodo dei lavori non dovrà essere quello della stagione riproduttiva delle specie potenzialmente presenti• Utilizzo dei mezzi gommati e non cingolati ove possibile• Picchettamento preciso delle zone di cantiere al fine di limitare i danni al cotico erboso• Viabilità di cantiere predisposta al fine di evitare la linea di massima pendenza e limitare il fenomeno del ruscellamento• Smaltimento dei rifiuti effettuato secondo la normativa vigente• Rimozione ridotta di massi e pietre che possono fungere da rifugio per invertebrati roditori (quando non possibile si procederà alla creazione di rifugi per la microfauna)• Se necessario, predisposizione di cassette in legno per l'avifauna minore
COMPONENTE PAESAGGIO	<ul style="list-style-type: none">• Posizione, volumi, aspetti materici e cromatici delle stazioni definiti in modo da ridurre al minimo il condizionamento sulla percezione visiva• Studio delle stazioni con fotoinserti in modo da ridurre al minimo l'impatto visivo• Rivestimento dei sostegni di linea con specie arboree rampicanti autoctone• Possibilità in fase di progettazione definitiva di scelta con le Autorità competenti delle caratteristiche materiche e degli elementi dell'impianto





3.5 Matrice degli impatti

Il tecnico riporta nella matrice di impatto, per ciascuna componente ambientale, gli impatti in fase di cantiere e di esercizio e ne definisce le relative intensità:

MATRICE SINTETICA DEGLI IMPATTI: REALIZZAZIONE COLLEGAMENTO MECCANIZZATO TRA IL CENTRO DI ORTONA E LA PISTA CICLABILE LITORANEA			
Componente ambientale	Effetto	Impatti temporanei	Impatti permanenti
Sistema atmosfera	Emissioni gas scarico	MEDIA	NULLA
	Polveri	MEDIA	NULLA
Sistema idrico e idraulico	Consumi idrici ai fini della cantierizzazione	BASSA	NULLA
	Variazione deflusso acque sotterranee	NULLA	NULLA
	Inquinamento acque superficiali	NULLA	NULLA
	Rifiuti	BASSA	NULLA
Suolo e sottosuolo	Alterazione morfologiche	BASSA	NULLA
	Alterazioni pedologiche	BASSA	NULLA
	Rifiuti	BASSA	NULLA
Habitat e specie	Alterazione della flora	BASSA	NULLA
	Disturbi ecosistema acquatico	NULLA	NULLA
	Disturbi alla fauna	BASSA	NULLA
	Rumore	BASSA	NULLA
	Rifiuti	BASSA	NULLA
Paesaggio	Impatti visivi locali	MEDIA	BASSA
	Degrado paesaggistico	NULLA	NULLA



*Dipartimento Territorio - Ambiente
Servizio Valutazioni Ambientali*

Istruttoria Tecnica
Progetto

Verifica di Assoggettabilità a VIA
**Collegamento meccanizzato tra il centro di Ortona e la pista ciclabile litoranea.
Comune di Ortona (CH).**

ALLEGATI

Allegato 1

Stralcio delle integrazioni prodotte dallo studio di progettazione Altevie Srl:

Oggetto: impianto di collegamento meccanizzato Centro Urbano – Pista ciclabile litoranea.
Codice pratica 22/0084331 – Riscontro Vs nota del 9 marzo 2022.

Ad integrazione della documentazione inviata ed a chiarimento di quanto ivi contenuto, con riferimento specifico alla Vs nota indicata in oggetto, si precisa quanto segue.

Il P.A.I., nella zona di intervento, segnala 3 orli di scarpata (elaborato INT.01) uno dei quali (indicato con la lettera A) risulta trasversale alla linea della infrastruttura in progetto e due laterali ad essa (indicati con le lettere B e C).

Relativamente al primo va fatto notare che, con ogni probabilità, la sua indicazione cartografica è frutto di una errata valutazione; infatti esso è in realtà riferibile al bordo di ingresso (calotta) della galleria ferroviaria esistente ed, in parte, ad un'opera di stabilizzazione in terre armate realizzata dal Comune di Ortona anni orsono e debitamente sottoposta a collaudo strutturale (foto 3 e 4 dell'elaborato INT.03).

Nel S.I.T. del Comune di Ortona, infatti, non risultano riportati i tre orli di scarpata in questione (elaborato INT.02) ed è in corso la procedura di rettifica delle indicazioni riportate nel P.A.I. mediante apposita deliberazione di Consiglio Comunale nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 20, comma 1 delle NTA del P.A.I.

Premesso quanto sopra e con riferimento alla richiesta di chiarimento formulata con la nota in oggetto, si osserva che esiste, per l'opera in questione, specifica previsione nel vigente Piano Regolatore Generale la quale - essendo tra quelle citate all'articolo 16, comma 1, lettera d) delle NTA del P.A.I. - risulta riferibile alla disciplina dell'articolo 14, comma 2, lettera a), ovvero non oggetto di divieti di costruzione anche ai sensi della esplicita previsione di cui all'articolo 20, comma 2.

Confidando di aver risposto esaurientemente alla richiesta di chiarimenti si porgono distinti saluti.

Il Direttore Tecnico
Ing. Marco Cordeschi





Istruttoria Tecnica
Progetto

Verifica di Assoggettabilità a VIA
Collegamento meccanizzato tra il centro di Ortona e la pista ciclabile litoranea.
Comune di Ortona (CH).

Allegato2

Stralcio Deliberazione Consiglio comunale di Ortona n. 11 del 13/04/2022.

Consiglio Comunale Verbale di deliberazione n. 11 del 13/04/2022

OGGETTO: TS-01-22 -Trasposizione della scarpata morfologica di erosione marina in località Parco Ciavocco del Comune di Ortona, ai sensi dell'art. 20 e allegato F delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano di Bacino per l'Assetto Idrogeologico.

L'anno duemilaventidue il giorno tredici del mese di aprile alle ore 18:35 in Ortona, previa convocazione a norma di legge, si è riunito in videoconferenza il Consiglio Comunale, in sessione Straordinaria in prima convocazione nelle persone dei Signori componenti eletti e in carica:

[...]

DELIBERA

- 1) che le premesse anche se materialmente non trascritte, la narrativa e la documentazione a corredo dell'istanza fornita, formano parte integrante e sostanziale del presente atto;
- 2) **di accogliere** l'istanza formulata dal Comune di Ortona, fermo restando la veridicità di quanto dichiarato e i diritti di terzi;
- 3) **di approvare**, per le motivazioni sopra esposte ed ai sensi dell'art. 20 delle NTA del vigente Piano Stralcio di Bacino "Fenomeni Gravitativi e Processi Erosivi" (PAI Abruzzo), la documentazione relativa alla "Verifica ed esatta trasposizione ed eliminazione delle scarpate morfologiche su di un'area sita in località Parco Ciavocco nel territorio comunale di Ortona (Ch)", terreno identificato al NCT al foglio 25 particelle 266, 1637, 1664, 4084, 4085, 4147 come da documentazione redatta dal tecnico geologo Michele Menna, cui si rimanda integralmente;
- 4) **di stabilire** che, come esplicitato nella Circolare del commissario liquidatore dell'Autorità dei Bacini di rilievo regionale dell'Abruzzo e del bacino interregionale del fiume Sangro, n. prot. n. RA/132630 del 19 maggio 2015, si procederà a trasmettere alla suddetta Autorità di Bacino per le verifiche di competenza la copia della presente Delibera e della documentazione tecnica-amministrativa e georeferenziata prodotta di seguito riportata:
 - Delega del committente;
 - Relazione illustrativa con allegati: la Tavola 1- Stralcio di Ortofotocarta con rilievo topografico con punti battuti e piano quotato dell'area di studio, la Tavola 2 -Sezione topografica, la Tavola 3 – Stralcio Carta Geomorfologica vigente, la Tavola 4 – Stralcio Carta della Pericolosità vigente, la Tavola 5 – Stralcio Carta Geomorfologica Proposta di Variante, la Tavola 6 - Stralcio Carta della Pericolosità Proposta di Variante;
 - Copia informatica georeferenziata;
- 5) **di dare mandato** al Dirigente del settore III - Servizio Gestione e Programmazione del Territorio per la redazione di tutti gli atti consequenziali alla presente deliberazione.

[...]





Dipartimento Territorio - Ambiente
Servizio Valutazioni Ambientali

Istruttoria Tecnica
Progetto

Verifica di Assoggettabilità a VIA

Collegamento meccanizzato tra il centro di Ortona e la pista ciclabile litoranea.
Comune di Ortona (CH).

Referenti della Direzione

Titolare istruttoria:

Ing. Erika Galeotti

Gruppo istruttorio:

Dott. Giancaterino Giammaria

Prot. n. 199398 del

18/05/2022

Al Dirigente del
Servizio Valutazioni Ambientali
dpc002@pec.regione.abruzzo.it
dpc002@regione.abruzzo.it

Oggetto: richiesta di partecipazione alla seduta del CCR-VIA.

Il sottoscritto (Nome e Cognome) Ing. Silvano Sgariglia, nato a

[redacted] i [redacted] identificato tramite documento di riconoscimento [redacted]
[redacted] rilasciato il [redacted] da [redacted], in qualità di (specificare se in
rappresentanza di un Ente, Associazione, privato cittadino,
ecc...)

Dirigente del IV Settore Lavori Pubblici, Mobilità a Patrimonio del Comune di Ortona
nominato con Decreto del Sindaco n. 7 del 05/03/2020, chiede di poter partecipare, **tramite
l'invio della presente comunicazione**, alla seduta del CR-

VIA relativa alla discussione del procedimento di (Verifica di Assoggettabilità, VIA, VIncA) Specificare
Intervento

22/0084331 del 04/03/2022 Collegamento meccanizzato tra il centro di Ortona e la pista
ciclabile litoranea, in capo alla ditta proponente "Comune di Ortona", che si terrà il giorno
26/05/2022.

DICHIARAZIONE:

In qualità di Dirigente del Settore IV – Lavori Pubblici con la partecipazione del RUP
dell'intervento, si dichiara di essere a disposizione della Commissione CCR-VIA con
modalità da remoto per eventuali chiarimenti e/o necessità afferenti lo stesso progetto;

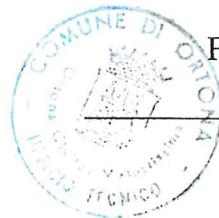
Riferimenti email e telefono [redacted]
[redacted]

N.B. Alla suddetta richiesta potrà essere eventualmente allegata ulteriore informazioni che siano ritenute, dal
richiedente, utili per il Comitato ai fini della valutazione di merito (nella dimensione massima di 25 MB).

Ortona, 18/05/2022

Si allega:

1. Documento di riconoscimento.
2. Altra Documentazione



Firma del richiedente

Pnaw, n. 203131 del
24/05/2022

Al Dirigente del
Servizio Valutazioni Ambientali
dpc002@pec.regione.abruzzo.it
dpc002@regione.abruzzo.it

Oggetto: richiesta di partecipazione alla seduta del CCR-VIA.

Il/La sottoscritto/a (Nome e Cognome) Michele Menna, nato a [REDACTED]
il [REDACTED] identificato tramite documento
di riconoscimento [REDACTED] n. [REDACTED] rilasciato il [REDACTED]
da [REDACTED] in qualità di (specificare se in rappresentanza di un Ente, Associazione, privato
cittadino, ecc...) GEOLOGO

chiede di poter partecipare, *tramite l'invio della presente comunicazione*, alla seduta del CR-
VIA relativa alla discussione del procedimento di (Verifica di Assoggettabilità, VIA, VIncA) Specificare

Intervento 22/0084331 del 04/03/2022 Collegamento meccanizzato tra il centro di Ortona e la
pista ciclabile litoranea, in capo alla ditta proponente "Comune di Ortona", che si terrà il
giorno 26/05/2022.

DICHIARAZIONE:

Richiesta di audizione per procedura
autorizzativa;

Giunta Regionale d'Abruzzo

