



Ns. Rif MOOD/095_ORTONA/INTEGR_2022/PAI_LUG2022/nota.docx
L'Aquila, 13 luglio 2022
inviata per pec

Spett.le Regione Abruzzo

DPC002

c.a. dott. Giancaterino Giammaria
Sua sede

p.c. Spett.le Comune di Ortona

c.a. ing. Silvano Sgariglia
arch. Antonio Di Paolo
dott. Umberto Peca
Loro sede c/o Assessorato OO.PP.

Oggetto: Collegamento meccanizzato tra il centro di Ortona e la pista ciclabile litoranea – Pratica 22/084331
– **Integrazione richiesta a seguito del Giudizio n. 3669 del 26/05/2022 del CCR-VIA per la Verifica di**
Assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.

Ad integrazione degli elaborati inviati e a seguito di quanto affermato dalla Ditta in audizione, al fine di verificare con maggiore dettaglio l'interferenza tra le opere e l'area a pericolosità molto elevata P3 del PAI, si precisa quanto segue.

Nella documentazione inviata si dichiarava che le opere infrastrutturali dell'impianto non ricadevano in zona P3 e che solo le rampe di imbarco e sbarco della stazione di valle ricadevano parzialmente in un'area a pericolosità molto elevata. Poiché la determinazione della localizzazione dell'impianto era stata ottenuta attraverso il posizionamento delle opere mediante software GIS sulla carta della pericolosità da frana, redatta in **scala 1:25.000**, al fine di individuare la collocazione dell'impianto con un maggiore "grado di risoluzione" e un minore "errore massimo di posizionamento" si è proceduto ad una nuova geolocalizzazione sfruttando la cartografia del D.B.T.R. (DataBase Territoriale Regionale) della Regione Abruzzo, in formato SHP e realizzata in **scala nominale 1:5.000**.

Il posizionamento delle opere in progetto è stato quindi nuovamente determinato in ambiente GIS, sfruttando l'esatta collocazione degli elementi contenuti dal D.B.T.R. (punti quotati, galleria ferroviaria, opere costiere, gradinata etc) e confrontandoli con le risultanze dei rilievi svolti in loco. Infine, sono state inseriti, sempre in ambiente GIS, gli shapefile contenenti le delimitazioni delle aree a pericolosità moderata (P1), elevata (P2) e molto elevata (P3).

I risultati sono mostrati all'interno dell'Allegato 1 "Veduta aerea di dettaglio e Carta della Pericolosità da Frana", dal quale si evince la non interferenza tra le opere in progetto e l'area a pericolosità molto elevata P3 del PAI.

Le risultanze sono peraltro le medesime rispetto a quanto affermato all'interno della Relazione Geologica e coerenti con quanto osservabile dalla documentazione fotografica con delimitazione delle aree a pericolosità P3 (allegati 2 e 3).

Confidando di aver risposto esaurientemente alla richiesta di integrazione, si porgono distinti saluti

Il Direttore Tecnico

Ing: Marco Cordeschi

Allegati:

- 1. Veduta aerea di dettaglio e Carta della Pericolosità da Frana
- 2. Foto A – Delimitazione area a pericolosità molto elevata.
- 3. Foto B – Delimitazione area a pericolosità molto elevata.