



GIUNTA REGIONALE

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

**Giudizio n° 3543 del 28/10/2021**

**Prot. n° 2021/285004 del 09/07/2021**

**Ditta Proponente:** COMUNE DI PESCARA – SETTORE LLPP – MOBILITÀ

**Oggetto:** Adeguamento tratto finale svincolo della SS 714 dir/A

**Comuni di Intervento:** Pescara

**Tipo procedimento:** Verifica di Assoggettabilità 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. Dario Ciamponi (delegato)

**Dirigente Servizio Gestione Rifiuti e Bonifiche - Pescara** ASSENTE

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

**Dirigente Servizio Foreste e parchi - L'Aquila** ASSENTE

**Dirigente Servizio Opere Marittime** ASSENTE

**Dirigente Servizio Genio Civile competente per territorio**

**Pescara** ASSENTE

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

**Dirigente Servizio Sanità Veterinaria e Sicurezza degli Alimenti** dott. Giuseppe Bucciarelli (delegato)

**Direttore dell'A.R.T.A** dott.ssa Luciana Di Croce (delegata)

**Esperti in materia Ambientale**

**Relazione Istruttoria** Titolare Istruttoria:  
Gruppo Istruttoria:

ing. Erika Galeotti  
ing. Andrea Santarelli

Si veda istruttoria allegata

Preso atto della documentazione presentata dal Comune di Pescara – Settore LLPP – Mobilità relativamente all'istanza di "Adeguamento tratto finale svincolo della SS 714 dir/A" acquisita con prot. n. 285004 del 9 luglio 2021;





## IL COMITATO CCR-VIA

Sentita la relazione istruttoria;

Sentiti in audizione per il comune di Pescara il Responsabile arch. Raffaella Bertoni di cui alla richiesta di audizione acquisita con prot. n. 428148 del 26 ottobre 2021 e l'Ing. Annalisa Brandelli di cui alla richiesta di audizione acquisita al prot. n. 424718 del 26 ottobre 2021;

Preso atto della seguente dichiarazione resa in sede di audizione: *“In riferimento al progetto di adeguamento della parte finale dello svincolo della SS714 dir/A si dichiara quanto segue:*

- *In merito alla possibilità di demolire anche le fondazioni dello svincolo sopraelevato da rimuovere il Comune si dichiara disponibile, pur se non nell'immediato, nell'ambito di successive attività di riqualificazione dell'area.*
- *In merito al ripristino dello svincolo a raso ed in particolare alla durabilità dell'asfalto fonoassorbente saranno previste idonee attività di manutenzione periodica per garantire il mantenimento delle prestazioni acustiche del materiale; tali interventi saranno inseriti nel piano della manutenzione dell'opera, parte integrante del progetto definitivo dell'intervento. Allo stesso modo saranno inserite, nel piano di manutenzione dell'opera, attività periodiche di monitoraggio dell'impatto acustico proprio per verificare l'efficacia della manutenzione effettuata sull'asfalto. Qualora si rilevasse il superamento dei limiti di impatto acustico si potrà provvedere ad ulteriori opere di mitigazione”*

Preso atto delle seguenti misure di mitigazione in fase di cantiere, per ogni singola componente ambientale, inserite dal proponente all'interno dello Studio Preliminare Ambientale e poi interamente riprese ed integrate, nella documentazione integrativa:

### ARIA

- Nebulizzazione di acqua delle opere da demolire e durante la demolizione
- Bagnare le strade di cantiere e limitare la velocità di transito dei mezzi; in caso di vento significativo ridurre la velocità dei mezzi sulla strada di accesso e nell'area di cantiere a meno di 10 km/h
- Mantenere le strade pulite
- Sistema lava ruote per i mezzi in uscita dal cantiere
- Mezzi e macchine marcati CE
- Manutenzione ai mezzi
- Monitoraggio PM10 nei pressi del recettore “scuola”
- Il materiale accumulato viene mantenuto umido mediante nebulizzazione di acqua, in particolare nei periodi siccitosi e/o ventosi
- Riduzione delle attività lavorative nei giorni di vento a maggiore intensità

### AMBIENTE IDRICO

- Rifiuti stoccati in aree coperte o dotati di teli di copertura e su area impermeabile
- Sostanze chimiche stoccate su bacini di contenimento
- Procedure di intervento in caso di piccoli sversamenti accidentali



- Acqua per abbattimento polveri approvvigionata mediante autobotti e stoccaggio in serbatoi di accumulo
- Riserva acqua di rete da acquedotto
- Sistema di lavaggio ruote a ciclo chiuso (acqua di reintegro)
- Scarico in acque superficiali delle acque meteoriche ricadenti su superfici pavimentate

#### SUOLO

- Raccolta con teli e canalizzazioni delle acque di raffreddamento utilizzate per la sega a filo diamantato
- Rifiuti stoccati in aree coperte o dotati di teli di copertura e su area impermeabile
- Sostanze chimiche stoccate su bacini di contenimento
- Procedure di intervento in caso di piccoli sversamenti accidentali, con utilizzo di panne assorbenti
- Rimozione di porzioni di suolo in caso di sversamento

#### RUMORE

- Rilevamenti fonometrici di monitoraggio
- Ingresso/uscita autoarticolati solo diurno
- Corretta manutenzione dei macchinari e dei motori
- Evitare di tenere accesi inutilmente i motori dei mezzi d'opera
- Mezzi e macchine marcati CEE
- Posizionamento di eventuali barriere fonoassorbenti in prossimità di recettori e della Pineta Dannunziana

#### VIBRAZIONI

- Fasi di demolizione saranno effettuate mediante sezionamento a terra delle strutture, previo smontaggio e deposizione a terra, o in quota, con successiva deposizione a terra

#### FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI

- Per maggior precauzione si potranno effettuare controlli ambientali su avifauna e ambiente fluviale

#### RIFIUTI

- Nebulizzazione di acqua nelle fasi di riduzione volumetrica
- I rifiuti stoccati sono mantenuti umidi mediante nebulizzazione di acqua, in particolare nei periodi siccitosi; in caso di vento e pioggia vengono coperti con telo.
- Riduzione della movimentazione dei rifiuti nei giorni di vento a maggiore intensità
- I rifiuti che potrebbero causare accidentali rilasci di inquinanti saranno stoccati in cassoni (es. fresato di asfalto)
- I rifiuti stoccati saranno su area impermeabile e coperti con teli in caso di pioggia

#### TRAFFICO INDOTTO

- Rispetto delle limitazioni al transito imposte dagli enti locali
- Previste limitazioni di orario (diurno) e trasporti/conferimenti solo in giorni lavorativi

## **ESPRIME IL SEGUENTE GIUDIZIO**

### **FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI VIA**

**in considerazione di quanto riportato in narrativa e delle dichiarazioni dei rappresentanti del comune di Pescara in corso di audizione che qui si intendono integralmente riportate e ne costituiscono parte integrante.**



*Ai sensi dell'articolo 3, ultimo comma, della Legge n. 241 del 7 agosto 1990 e ss.mm.ii. è ammesso il ricorso nei modi di legge contro il presente provvedimento alternativamente al T.A.R. competente o al Capo dello Stato rispettivamente entro 60 (sessanta) giorni ed entro 120 (centoventi) giorni dalla data di ricevimento del presente atto o dalla piena conoscenza dello stesso*

*ing. Domenico Longhi (Presidente delegato)*

*FIRMATO DIGITALMENTE*

*dott. Antonello Colantoni (delegato)*

*FIRMATO ELETTRONICAMENTE*

*dott. Dario Ciamponi (delegato)*

*FIRMATO ELETTRONICAMENTE*

*ing. Eligio Di Marzio (delegato)*

*FIRMATO ELETTRONICAMENTE*

*dott. Luciano Del Sordo (delegato)*

*FIRMATO ELETTRONICAMENTE*

*dott. Giuseppe Bucciarelli (delegato)*

*FIRMATO ELETTRONICAMENTE*

*dott.ssa Luciana Di Croce (delegata)*

*FIRMATO ELETTRONICAMENTE*

*La Segretaria Verbalizzante*

*ing. Silvia Ronconi*

*FIRMATO ELETTRONICAMENTE*





**Dipartimento Territorio - Ambiente**  
**Servizio Valutazioni Ambientali**

**Istruttoria Tecnica**  
**Progetto**

**Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. – V.A.**  
**COMUNE DI PESCARA - SETTORE LLPP – MOBILITÀ - ADEGUAMENTO**  
**TRATTO FINALE SVINCOLO DELLA SS714 dir/A**

## Oggetto

Titolo dell'intervento:	<b>ADEGUAMENTO TRATTO FINALE SVINCOLO DELLA SS714 dir/A</b>
Descrizione del progetto:	L'intervento nella zona Sud della Città di Pescara prevede la modifica della parte finale dello svincolo della SS 714 dir/A, con rimozione delle strutture sopraelevate (impalcato e tre rampe di raccordo con la Statale Adriatica S.S.16.) e ripristino di svincolo a raso pre-esistente e attualmente dismesso, di collegamento con la rotatoria in Via Luciani; lo svincolo a raso, unica carreggiata a doppio senso di marcia, consentirà ingresso e uscita dalla SS714.
Azienda Proponente:	<b>COMUNE DI PESCARA - SETTORE LLPP - MOBILITÀ</b>
Procedimento:	Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. – V.A. art. 19 del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

## Localizzazione del progetto

Comune:	Pescara
Provincia:	Pescara
Altri Comuni interessati:	Nessuno
Numero foglio catastale:	29
Particella catastale:	2184, 2187 e altre

## Contenuti istruttoria

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

- Anagrafica del progetto
- Premessa
- Parte 1: Localizzazione del progetto
- Parte 2: Caratteristiche del progetto
- Parte 3: Tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale

Di seguito si riassume quanto trasmesso dal proponente nella documentazione progettuale pubblicata sullo Sportello Regionale Ambiente, alla quale si rimanda per quanto non espressamente contenuto nella presente istruttoria.

## Referenti della Direzione

Titolare istruttoria:

Ing. Erika Galeotti

Gruppo Istruttorio

Ing. Andrea Santarelli





Dipartimento Territorio - Ambiente  
Servizio Valutazioni Ambientali

Istruttoria Tecnica  
Progetto

Verifica di Assoggettabilità a V.I.A. – V.A.

COMUNE DI PESCARA - SETTORE LLPP – MOBILITÀ - ADEGUAMENTO  
TRATTO FINALE SVINCOLO DELLA SS714 dir/A

## ANAGRAFICA DEL PROGETTO

### Responsabile Azienda Proponente

Cognome e nome	Trisi Fabrizio
Telefono	0854283663
e-mail	<a href="mailto:trisi.fabrizio@comune.pescara.it">trisi.fabrizio@comune.pescara.it</a>
PEC	<a href="mailto:protocollo@pec.comune.pescara.it">protocollo@pec.comune.pescara.it</a>

### Estensore dello studio

Nome azienda	Anna Lisa Brandelli
Cognome e nome	Anna Lisa Brandelli
Albo Professionale e num. iscrizione	Ingegneri N. 911
e-mail	<a href="mailto:info@studiobrandelli.it">info@studiobrandelli.it</a>
PEC	<a href="mailto:annalisa.brandelli@ingpec.eu">annalisa.brandelli@ingpec.eu</a>

### Iter Amministrativo

Acquisizione in atti domanda	Prot.n. 285004 del 09/07/2021
Oneri istruttori versati	50,00 €
Atti di sospensione	Prot.n. 293625 del 14/07/2021
Atti di riattivazione	Prot.n. 315853 del 28/07/2021
Comunicazione enti e avvio procedura	Prot.n. 319367 del 30/07/2021
Atti di proroga	Prot.n. 404817 del 14/10/2021

### Elenco Elaborati

Publicati sul sito - Sezione “Elaborati VA”	Publicati sul sito - Sezione “Integrazioni”
<ul style="list-style-type: none"><li> PROGETTO PRELIMINARE_</li><li> Studio preliminare ambientale.pdf_</li><li> ALLEGATO 1 VERIFICA VINCOLI TERRITORIALI E AMBIENTALI</li><li> ALLEGATO 2 IMPATTO PREVISIONALE EMISSIONI IN ATMOSFERA SVINCOLO SS714-signed</li><li><b>Allegato 2.1</b></li><li> MMS Calpuff - Report di Calcolo SCENARIO 1</li><li> MMS Calpuff - Report di Calcolo SCENARIO 2</li><li> MMS Calpuff - Report di Calcolo SCENARIO 3</li><li> MMS Calpuff - Report di Calcolo SCENARIO 4</li><li><b>Allegato 2.2</b></li><li> Report fornitura dati 3D</li><li> Statistiche PESCARA LIBP 162300 - 2020</li><li> Statistiche Pescara Porto Turistico - 2020 - Regione Abruzzo</li><li><b>Allegato 3</b></li><li> Pescara - svincolo SS 714 - 1 - RPIA.pdf</li><li> Pescara - svincolo SS 714 - 2 - allegati 1,2,3.pdf</li><li> Pescara - svincolo SS 714 - 3 - allegato 4.pdf</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li> -relazione integrativa-signed</li></ul>

### Osservazioni e comunicazioni

Nei termini di pubblicazione (30 giorni dall'avvio della procedura) non sono pervenute osservazioni.



## PREMESSA

Il progetto di cui alla presente istruttoria consiste nella **modifica dello svincolo della Tangenziale S.S.714/dirA, nella zona sud di Pescara** e, da quanto dichiarato all'interno dello SPA, è previsto nell'ambito del Programma Triennale Opere Pubbliche 2019/2021, in accordo con il vigente PRG (tavola C3 – rete viaria e parcheggi), il Piano Generale del Traffico Urbano del 2018 (PGTU), il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del 2020 (PUMS).

L'intervento sarebbe volto essenzialmente alla **riqualificazione ambientale dell'area adiacente la Pineta Dannunziana** con eliminazione di un detrattore ambientale, ed al miglioramento della fruibilità della riserva naturale da parte dei visitatori.

Nello specifico l'intervento prevede la **modifica della parte finale dello svincolo della SS 714/dir A, con rimozione delle strutture sopraelevate** (impalcato e tre rampe di raccordo con la Statale Adriatica S.S.16.) e **ripristino di svincolo a raso preesistente** e attualmente dismesso. A tale intervento principale si affianca la **dismissione di un tratto di Via della Bonifica**, all'interno della Pineta Dannunziana, e opere accessorie di risistemazione stradale per alcuni tratti di viabilità di quartiere.

A giustificazione dell'intervento proposto, il tecnico cita quanto sottolineato nella relazione illustrativa della fase di analisi del MASTERPLAN 2017 del Comune di Pescara, per il quale la funzione del tratto finale dello svincolo della SS714/dir A *“si è ridotta a seguito della variante alla SS16 (circonvallazione) eseguita con la nuova SS714 “galleria San Silvestro” che attraverso un bypass all'abitato di Francavilla permette una migliore distribuzione dei flussi senza interessare la SS16. L'eliminazione del viadotto terminale della circonvallazione di Pescara determinerebbe la riattivazione del precedente sedime viario di cui rimane traccia, ma che necessità di consistenti interventi di adeguamento a causa del tempo trascorso dal suo utilizzo pregresso”*.

Il tecnico riporta quanto contenuto nel Quadro conoscitivo del Piano di Gestione del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Pescara, che classifica la S.S.714 (Tangenziale di Pescara) come strada extra urbana principale, e gli svincoli di collegamento con il centro abitato come strada extra urbana secondaria (unica carreggiata con doppio senso di marcia), gestiti dal Comune.

Pertanto, secondo il tecnico, il progetto ricade al **punto 7 lettera h) dell'Allegato IV** alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii. *“strade extraurbane secondarie non comprese nell'allegato II-bis e strade urbane con lunghezza superiore a 1.500 metri non comprese nell'allegato III”*.

In data 14/07/2021, con nota prot.n. 293625, il Servizio Valutazioni Ambientali, ai sensi del comma 2 dell'art. 19 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., ha richiesto al proponente i seguenti chiarimenti:

1. indicazione delle fasi di realizzazione dell'opera con il relativo cronoprogramma;
2. descrizione di dettaglio della fase di cantiere con indicazione della localizzazione, delle attività, dei mezzi impiegati e della logistica, tenendo anche conto della presenza della Riserva Pineta Dannunziana.

Il proponente, con nota acquisita in atti al prot.n. 315853 del 28/07/2021, nel rispetto dei tempi procedurali, ha comunicato l'avvenuto caricamento della documentazione integrativa sullo Sportello Regionale Ambiente.

## PARTE 1

### LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

#### 1. Localizzazione e inquadramento catastale

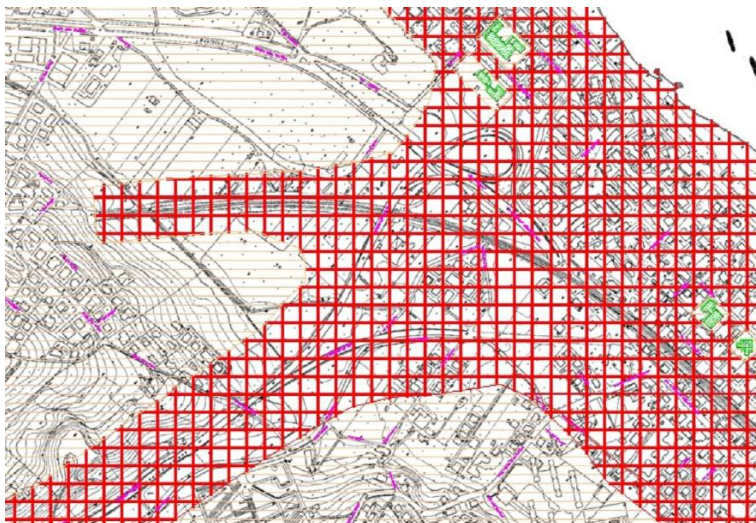
L'intervento è localizzato nell'area Sud di Pescara, al confine con il comune di Francavilla e dal punto di vista catastale l'area è individuata all'interno del Foglio 29.







#### 2. Piano urbanistico comunale

Nel confronto con la pianificazione locale il tecnico dichiara che **nella fascia di rispetto dell'area cimiteriale ricade una piccola porzione di strada Vallelonga**, ma che l'attività di risistemazione di strade esistenti, quale strada Vallelonga, **non rientra tra quelle vietate dall'articolo 338 del testo unico leggi sanitarie**, approvato con R.D. n. 1265 del 1934 e dall'articolo 57 del D.P.R. n. 285 del 1990 (Regolamento di polizia mortuaria).

#### 3. Piano di classificazione acustica

All'interno della valutazione previsionale di impatto acustico (Allegato 3 allo SPA), viene dichiarato che il PCCA di Pescara (stralcio nella figura seguente) classifica il nuovo svincolo, il tracciato sopraelevato da demolire e le aree a loro più prossime in classe IV "aree di intensa attività umana". Le aree circostanti (a righe orizzontali color ocra) sono in classe III "aree di tipo misto".



COLORAZIONE CLASSI E VALORI LIMITE Leq in dB(A)					
COLORE	CLASSE	ASSOLUTI DI IMMERSIONE		EMISSORE	
		GIORNO 6:00-22:00	NOTTURNO 22:00-6:00	GIORNO 6:00-22:00	NOTTURNO 22:00-6:00
	CLASSE I	50	40	45	35
	CLASSE II	55	45	50	40
	CLASSE III	60	50	55	45
	CLASSE IV	65	55	60	50
	CLASSE V	70	60	65	55
	CLASSE VI	70	70	65	65

#### 4. Piano Regionale Paesistico

Il tecnico dichiara che, ai sensi del vigente PRP l'intervento è classificato come segue:

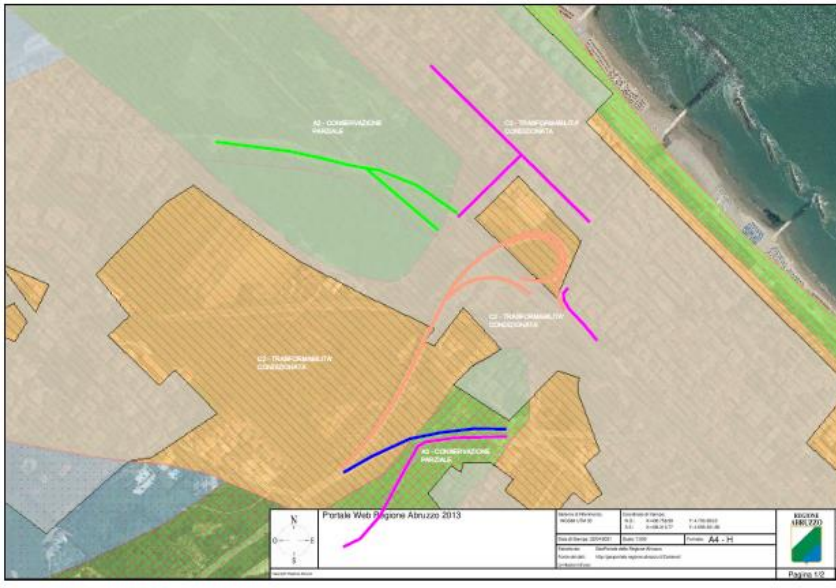
- la **maggior parte l'area** ricade in zone a trasformabilità condizionata (**C1 e C2**) in cui, come dichiarato, l'uso per interventi sulle infrastrutture viarie **non richiede studio di compatibilità**;
- l'area dello **svincolo a raso** da ripristinare e della strada Vallelunga da risistemare ricadono in **area A3** a conservazione parziale, per la quale viene affermato che **sull'esistente non si richiede studio di compatibilità** per le attività di manutenzione straordinaria, ai sensi dell'art. 18 comma 1 delle Norme Tecniche di Attuazione;
- per i **lavori di dismissione e declassamento a percorso ciclopedonale di tratto di Via della Bonifica**, all'interno della riserva naturale, che ricade in "Area A2 – conservazione parziale", viene descritto che gli interventi potrebbero essere oggetto di verifica di compatibilità ambientale di cui all'art. 8 delle NTA del PRP ma, come previsto dalla DGR n. 60 del 29/01/2008, la Relazione Paesaggistica sostituisce lo Studio di Compatibilità Ambientale di cui all'art. 8 delle N.T.C. del



PRP qualora la zona ricada in zona vincolata paesaggisticamente ed in ambito di Piano Paesistico in cui quest'ultimo documento sia previsto.

Per cui il tecnico dichiara che **sarà sufficiente l'acquisizione di autorizzazione paesaggistica**, da richiedere al Comune, previo parere della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio dell'Abruzzo, sulla base della progettazione definitiva e prima del rilascio del titolo legittimante l'intervento.

PIANO REGIONALE PAESISTICO



## 5. Piano Regionale per la tutela della qualità dell'aria

Il tecnico dichiara che il Comune di Pescara rientra nella **zona di risanamento** ma l'intervento **non prevede l'apertura di nuovi punti di emissione in atmosfera**, se non emissioni a carattere temporaneo (di cantiere), e né incremento delle emissioni diffuse da traffico veicolare.

## 6. Piano di Tutela delle Acque

Viene riportato che dalla Carta della vulnerabilità intrinseca all'inquinamento degli acquiferi, Elaborato n. 5.4 del Piano di Tutela delle Acque, l'area in esame ha un **grado di vulnerabilità classificato come MEDIO-BASSO**.

## 7. Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI) e Piano Stralcio di Difesa dalle Alluvioni (PSDA)

È riportato che l'intervento non rientra in aree perimetrate a pericolosità idrogeologica o idraulica ai sensi dei vigenti PAI e PSDA.

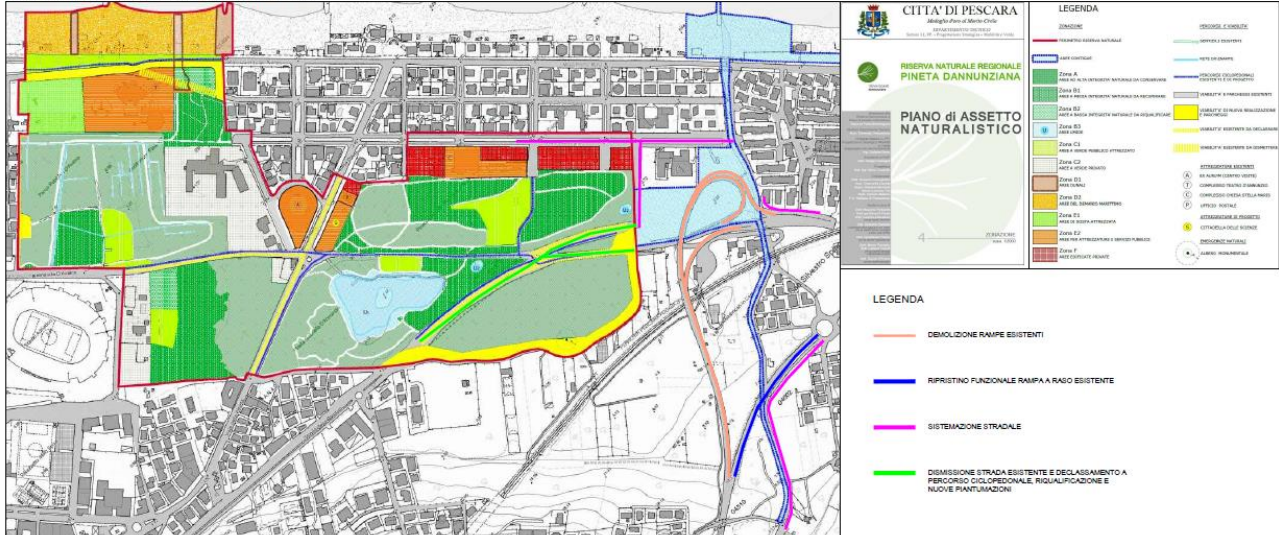
## 8. Aree naturali protette

È descritto che i lavori di **dismissione e declassamento a percorso ciclopedonale** di tratto di Via della Bonifica all'interno della **Riserva Naturale "Pineta Dannunziana"** saranno compatibili previa acquisizione di autorizzazione paesaggistica, da richiedere al Comune, sulla base della progettazione definitiva e prima del rilascio del titolo legittimante l'intervento.

Inoltre è dichiarato che la demolizione delle rampe A e B e l'attraversamento del Fosso Vallelunga dello svincolo a raso, ricade in area contigua alla riserva, per cui verrà richiesto nulla osta preventivo al Comune di Pescara, in qualità di Ente Gestore della Riserva.

Inoltre il tecnico dichiara che, ai sensi dell'art. 29 delle NTA del PAN, il nulla osta preventivo sostituisce quello "previsto dall'art. 82 del D.P.R. n. 616 del 1977, quello concernente il vincolo idrogeologico e quello previsto ai sensi del comma 5 art. 49 L.R. 3/2014".

PAN - PIANO ASSETTO NATURALISTICO



## 9. Vincoli paesaggistici ed archeologici

Nello SPA è dichiarato che la demolizione dello svincolo esistente, il ripristino svincolo a raso e la risistemazione strada Vallelunga ricadono nella **fascia di rispetto del Fosso Vallelunga**; che la demolizione degli impalcati è compatibile previa acquisizione di autorizzazione paesaggistica in forma semplificata, da richiedere al Comune, ai sensi dell'Art. 146 comma 4 del dlgs 42/2004.

È inoltre individuata la presenza, sulla cartografia dei vincoli, del **tratturo**, che in realtà coincide con la SS16 e Strada della Bonifica.

## 10. Vincolo idrogeologico

Secondo quanto riportato dal tecnico, c'è presenza del vincolo idrogeologico nell'area della Riserva Naturale. Il tecnico ribadisce quanto già riportato nel precedente paragrafo 8 della presente istruttoria.

## 11. Altri vincoli

Il tecnico riporta che l'intervento non raggiunge la IHS (Superficie orizzontale interna) dell'Aeroporto d'Abruzzo, in quanto tutti gli interventi saranno effettuati a quota ampiamente inferiore (la pila più alta da demolire è alta circa 12 m) a quella normata, di 45 m. In ogni caso l'area di intervento non è individuata come area di interferenza nella tavola PG03 (tavole di rischio) della mappa di vincolo, di seguito riportata.



## PARTE II

### CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

#### 1. Obiettivi del progetto

Come dichiarato, il progetto comprende:

1. **Demolizione del viadotto e delle rampe di uscita ed entrata dalla circonvallazione:** Il viadotto di uscita della circonvallazione inizia in prossimità del cimitero di Pescara S. Silvestro per poi diramarsi con le uscite ed entrate direzione Pescara e Francavilla. Le demolizioni previste sono totali; sia del viadotto che delle rampe esistenti con rimozione della sovrastruttura stradale, degli impalcati e delle pile.
2. **Ripristino funzionale della preesistente rampa a raso** di collegamento tra la circonvallazione e la rotatoria in Via Luciani, con funzione di ingresso-uscita dalla Circonvallazione. La larghezza della nuova strada sarà nel rispetto di quanto previsto nelle norme PRG. Per realizzare tali opere non sono previsti espropri.
3. **Dismissione e declassamento a percorso ciclopedonale** su *Via della Bonifica* nel tratto compreso tra le intersezioni con *Via Pantini* e con *Via Antonelli*, con tutela degli accessi alle varie proprietà;
4. **Sistemazione** di *Via Ignazio Silone* e *Via Scarfoglio*, ridefinizione dell'ingresso carrabile al quartiere P.E.E.P. "Villaggio Alcyone", sistemazione straordinaria di *Strada Vallelunga/Casone*, piantumazione, nelle aree riqualificate oggetto di intervento e opere minori di completamento. Saranno recuperate le aree dismesse dall' Anas e dalle Ferrovie dello Stato con accordi di acquisizione o con convenzioni tra gli Enti nonché espropri di aree private ed occupazioni temporanee per le fasi cantieristiche.

Il tecnico afferma che l'intervento principale è la modifica del tracciato finale della rampa di uscita dalla SS 714 dir/A Tangenziale di Pescara. L'attuale impalcato e tre rampe verrà demolito ripristinando lo svincolo a raso preesistente. Si dichiara che il resto dell'intervento è costituito da interventi complementari finalizzati al miglioramento della fruibilità dell'area e non connessi, tecnicamente o funzionalmente, alla modifica dello svincolo della SS714 dir/A.

In riferimento alla modifica dello svincolo il tecnico individua quindi due fasi:

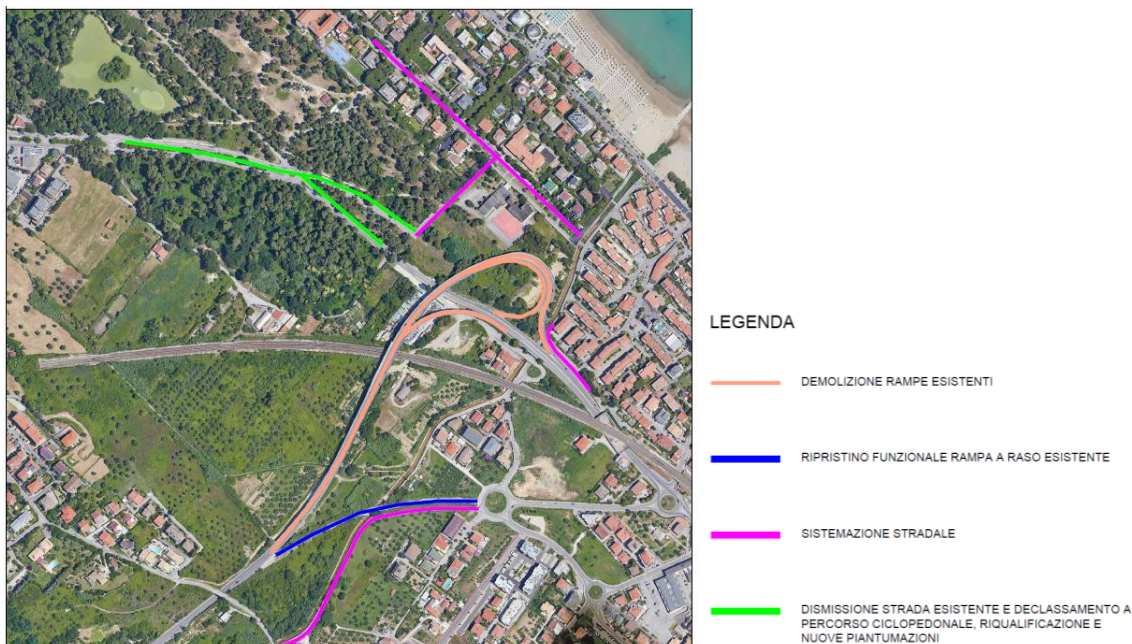
- **ripristino della viabilità esistente** e dismessa (strada a singola carreggiata, doppio senso di marcia) per garantire, dal lato sud, entrata sulla SS714 e uscita verso la SS16 (tempo stimato di circa 3 mesi);
- **demolizione dell'attuale viabilità** costituita da un impalcato principale e tre rampe che consente uscita dalla SS714 lato nord e lato sud, e ingresso alla SS714 verso SS 16 lato sud (tempo stimato di circa 15 mesi).



Svincolo in  
funzione fino alla  
realizzazione delle  
rampe

Nella immagine precedente è individuato lo svincolo a raso esistente e dismesso dopo la realizzazione delle rampe sopraelevate.

Nell'immagine seguente vengono riportate dal tecnico, su base ortofoto, gli interventi che saranno realizzati.



## 2. Ripristino viabilità esistente

Per il ripristino della viabilità esistente, svincolo a raso di circa 335 metri lineari, il tecnico prevede di effettuare le seguenti attività:

- **Decespugliazione**
- Delimitazione **aree di cantiere** e predisposizione di eventuale barriera acustica temporanea, sistemi di nebulizzazione acqua per abbattimento delle polveri, area di stoccaggio dei rifiuti da demolizione
- **Scarifica** strato di usura e binder mediante fresa stradale
- **Manutenzione straordinaria del ponticello** sul fosso Vallelunga con sostituzione travi in c.a.p.
- Posa in opera di **nuova pavimentazione** stradale (binder e tappetino) realizzata con materiali che riducano l'impatto acustico sui recettori dei flussi di traffico (ad esempio **asfalto drenante e fonoassorbente**), tramite l'utilizzo di finitrice stradale e rullo compressore
- **Ripristino/manutenzione** dell'esistente **sistema di drenaggio acque meteoriche**, che per pendenza vengono raccolte in canalette con embrici e riportate nel fosso Vallelunga
- **Ripristino** di guardrail, illuminazione, segnaletica verticale e segnaletica orizzontale
- **Posizionamento di eventuali barriere fonoassorbenti** in prossimità dei recettori più prossimi o altra forma di mitigazione, in base ai risultati della previsione di impatto acustico, per ridurre l'impatto acustico del traffico veicolare

Dal punto di vista degli effetti sul traffico, viene descritto che **lo svincolo a raso raccoglierà il traffico** che attualmente entra sulla SS714 verso direzione nord (rampa B), esce dalla SS714 in direzione nord (rampa A) ed esce dalla SS714 in direzione sud (rampa C). Il tecnico riporta i dati di traffico riportati nel quadro conoscitivo del PGTU del Comune di Pescara, stimati in circa 1305 veicoli/ora nelle ore di punta, dichiarando che l'intervento non andrà a modificare i flussi di traffico in entrata o in uscita dalla SS714 dir/A.

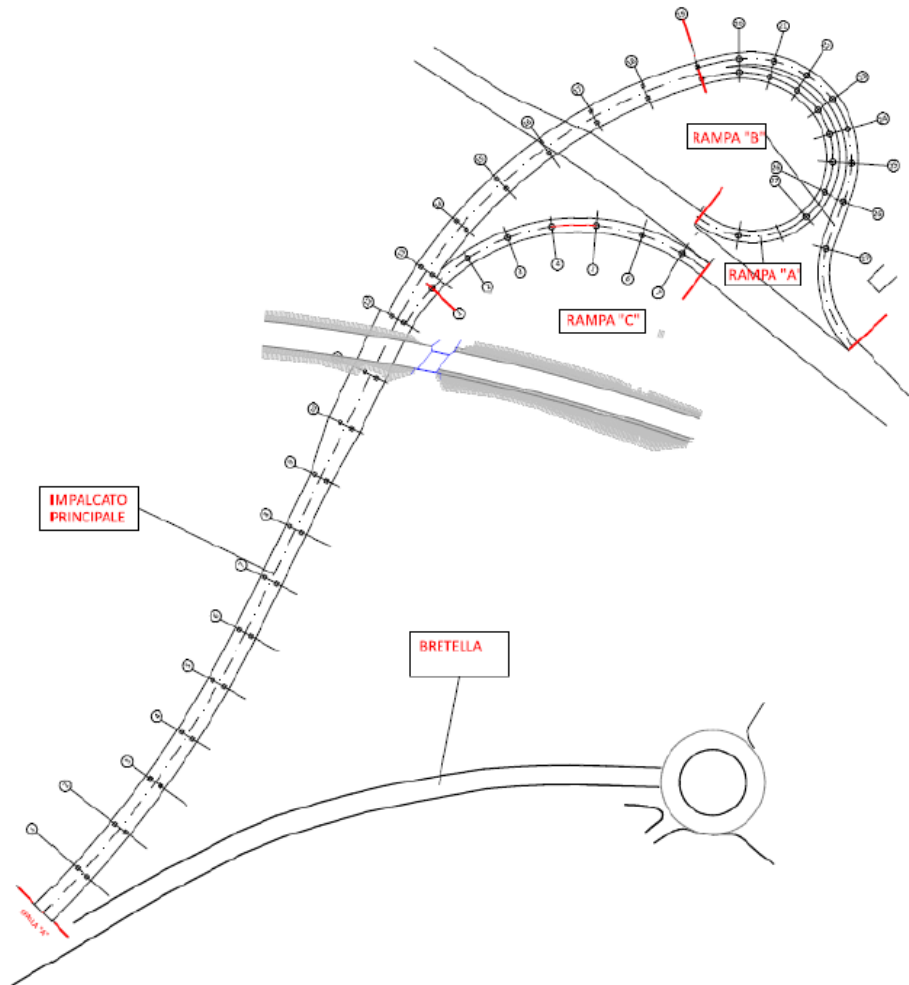
## 3. Demolizioni

Come descritto, la parte finale dello svincolo da demolire è costituita da:

- **Impalcato principale:** lunghezza di 553 m, 19 coppie di pile (da 1 a 19) di altezza tra 4 e 11 m;

- **Rampa A:** innesto sulla SS16 lato nord di circa 193,26 m con 8 pile (da 20 a 27) di altezza tra 4 e 8 m;
- **Rampa B:** di accesso alla SS714, lato sud, di circa 184,05 m di lunghezza, 8 pile numerate da 20 a 27 e altezza tra 2,62 m e 7,68 m;
- **Rampa C:** di collegamento alla SS 16 lato sud, di lunghezza pari a 160 m, su 8 pile di altezza variabile tra 3 e 12 m.

A seguire rappresentazione in pianta dell'impalcato principale e delle rampe A, B e C, con posizionamento e numerazione delle pile. Il tratto denominato "bretella" rappresenta lo svincolo a raso da ripristinare.



Il tecnico afferma che la demolizione dei vari tratti avverrà in sequenza temporale, presumibilmente secondo il seguente schema:

1. demolizione impalcato principale
2. demolizione rampa C
3. demolizione rampa A e B

Viene dichiarato che i cantieri di demolizione non saranno operativi in contemporanea e che, dal momento che le pile più alte sono di circa 12 metri, si potrà effettuare la **demolizione "dal basso"**. Per ogni campata da demolire dopo la prima fase di scarifica dell'impalcato stradale e di demolizione controllata della soletta collaborante, effettuata in quota, **due autogru solleveranno le travi** in c.a.p. per le estremità e le **posizionate a terra** ai piedi dell'impalcato dove verrà effettuato il **taglio delle travi in tronconi**, con trasporto a recupero. Quindi si effettuerà la **demolizione controllata di pile e pulvini**, per poi passare alla **campata successiva**.

È descritto che per la demolizione di ogni manufatto saranno effettuate le seguenti attività:

- delimitazione del cantiere di demolizione e predisposizione di eventuale barriera acustica (la valutazione previsionale di impatto acustico allegata allo SPA è stata effettuata senza barriera acustica), sistemi di nebulizzazione acqua per abbattimento delle polveri, aree di riduzione volumetrica dei manufatti e aree di stoccaggio dei rifiuti da demolizione;
- per ogni campata:
  - o **scarifica** manto stradale e **demolizione della soletta** collaborante con fresatrice stradale a freddo per asfalto e cemento;
  - o **smontaggio delle singole travi**; sollevamento della singola trave per le due estremità, mediante due autogrù da terra, e calo della trave fino a terra, ai piedi della struttura;
  - o **riduzione volumetrica a terra delle travi** rimosse consistente in taglio delle travi in tronconi, mediante sega a filo diamantato;
  - o **smontaggio e riduzione volumetrica del pulvino**, in maniera analoga alle travi di impalcato o effettuata dal basso;
  - o **demolizione delle pile dal basso**, con impiego di autogrù e sega a filo diamantato.

**Il progetto non prevede la demolizione delle fondazioni delle pile.**

Per le fasi di demolizione e costruzione il tecnico prevede l'allestimento di cantiere sulle aree campite nella figura seguente, fermo restando che le attività seguiranno il tracciato degli impalcati, concentrandosi di volta in volta sulla singola campata da demolire; pertanto i cantieri non saranno operativi in contemporanea.



Il tecnico allega alla documentazione integrativa il cronoprogramma ipotizzato per le lavorazioni, al quale si rimanda, con indicazione: della localizzazione delle lavorazioni; dei mezzi impiegati e dei relativi tempi di realizzazione.



### PARTE III TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE DELL'IMPATTO POTENZIALE

Il tecnico asserisce che **l'impatto ambientale dell'intervento in oggetto è certamente positivo**, dal momento che i **flussi del traffico**, con le relative emissioni in atmosfera e rumore, **si discostano dalla Riserva naturale** e si portano a quota del piano campagna, dove è possibile sfruttare l'effetto smorzante di vegetazione, alberi, cespugli e soprattutto l'intervento andrà ad eliminare l'impatto visivo dello svincolo che sovrastano l'orizzonte visivo della Pineta Dannunziana.

All'interno dello SPA il tecnico compie dapprima una **ricognizione dello stato delle componenti ambientali**, sfruttando le informazioni ai disposizione ed in seguito esegue una **valutazione degli impatti**, tramite il calcolo dell'indice di significatività dell'impatto (S), calcolato come risultato di un algoritmo che tiene conto della probabilità di accadimento dell'impatto (in condizioni di emergenza o di transitorio) o della frequenza di accadimento (in condizioni di normalità), della vastità dell'impatto, della reversibilità dello stesso, della conformità o meno dell'intervento alle disposizioni di legge applicabili, e degli eventuali incidenti già avvenuti. Per gli **impatti con indice di significatività maggiore o uguale a 9**, il tecnico **approfondisce la natura**, proponendo anche **misure mitigative**.

Di seguito si riporta, per ogni componente ambientale, quanto descritto dal tecnico circa lo stato, la significatività dell'impatto e le relative misure compensative.

#### 1. Atmosfera

Il tecnico riprende i **dati sulla qualità dell'aria relativi all'anno 2016**, forniti da ARTA Abruzzo tramite la rete regionale di rilevamento. Si fa riferimento alle **centraline da traffico collocate nel comune di Pescara**, in Via Firenze ed in Via Sacco e alla centralina di fondo di Teatro d'Annunzio.

Di seguito le criticità emerse: è riportato che per il **PM10 il valore di 50 µg/m<sup>3</sup> è stato superato 36 volte a fronte delle 35 permesse** solo nella centralina di Via Sacco e che il **valore annuale di Ossidi di Azoto (NOx) di 30 µg/m<sup>3</sup>**, previsto dalla norma come livello critico per la vegetazione, **è stato superato in tutte le centraline**. Inoltre è descritto che, esaminando i **valori mensili del Benzene**, (inquinante generato quasi esclusivamente dal traffico veicolare) si osserva che il **valore limite di 5 µg/m<sup>3</sup> non è mai stato raggiunto**. Il confronto delle medie annuali (anni 2010-2016) indica un **notevole decremento della concentrazione di benzene** nella centralina di traffico di Via Firenze.

Il tecnico individua le interferenze del progetto in **fase di cantiere** consistenti nelle **emissioni diffuse di polveri** durante le attività di cantiere.

Con riferimento alla **fase di esercizio** è descritto che la sorgente che genera emissioni diffuse di polveri PM10, CO, SO2, NO2 e benzene, è il **traffico veicolare** che attualmente transita sulle rampe A, B e C e dopo l'intervento transiterà sullo svincolo a raso.

Al fine di valutare l'impatto, il tecnico ha proceduto all'esecuzione di **simulazioni numeriche di diffusione delle polveri di cantiere** e delle **emissioni diffuse da traffico veicolare**, tramite l'utilizzo di un software di modellazione ed alla predisposizione di uno "*Studio previsionale di ricaduta al suolo mediante simulazione di dispersione atmosferica*" (Allegato 2 allo SPA), datato 25/05/2020.

Sono stati individuati i seguenti recettori:

- 12 recettori di tipo abitativo
- 2 recettori di tipo industriale
- 2 recettori nella vicina riserva naturale
- 1 centro commerciale
- 1 scuola



Dopo aver individuato e modellato le sorgenti sia in fase di cantiere (schematizzate come sorgenti areali e considerate attive dalle ore 7:00 alle 19:00) che in fase di esercizio (distribuendo i flussi attuali di 1305 veicoli totali/ora), sono stati ipotizzati quattro scenari di riferimento, utilizzati per la simulazione:

1. situazione in esercizio: svincolo a raso in funzione a regime
2. cantiere temporaneo 1° fase: cantiere 1 in attività
3. cantiere temporaneo 2° fase: svincolo a raso in funzione a regime + cantiere 2 in attività
4. cantiere temporaneo 3° fase: svincolo a raso in funzione a regime + cantiere 3 in attività

Il tecnico conclude che *“Lo studio di dispersione effettuato [...] restituisce valori di ricaduta inquinanti sui recettori ampiamenti compatibili e inferiori ai limiti di legge, sia nella fase temporanea di cantiere che nella fase di funzionamento a regime dopo la modifica della viabilità.*

*Pertanto si ritiene che l’impatto ambientale dell’intervento sia pienamente compatibile con l’utilizzo e la fruibilità delle aree circostanti rispetto alla destinazione d’uso in essere”.*

Con riferimento alle **misure di mitigazione ambientale**, è dichiarato che saranno svolte le seguenti attività:

- Le attività di taglio, demolizione e riduzione volumetrica saranno effettuate in forma controllata e sotto nebulizzazione di acqua e con attrezzature che riducono al minimo le emissioni (sega a filo diamantato);
- Il materiale accumulato verrà mantenuto umido mediante nebulizzazione di acqua, in particolare nei periodi asciutti e/o ventosi;
- Le piste non pavimentate verranno bagnate; in particolare in caso di vento significativo e con particolare attenzione alle aree maggiormente soggette al transito di veicoli;
- Le strade di cantiere saranno mantenute pulite;
- In caso di vento significativo verrà ridotta la velocità dei mezzi sulla strada di accesso e nell’area di cantiere a meno di 10 km/h;
- Si prevede la pulizia delle gomme dei mezzi in uscita dal cantiere mediante impianto lavar ruote, da installare all’uscita dal cantiere.

## 2. Ambiente idrico

Relativamente alle **acque superficiali**, il tecnico riporta i dati contenuti nel rapporto *“Monitoraggio delle acque superficiali: attività svolte nell’anno 2018”*, con i dati della **stazione di monitoraggio** dell’Arta Abruzzo più prossima all’area in esame, la **PE 26**, ubicata in prossimità del ponte Villa Fabio, appartenente al corpo





idrico Pescara 4. Detti dati, nel quadriennio 2015-2017, danno conto di uno **stato ecologico sufficiente e di uno stato chimico buono**.

Per quanto riguarda le **acque sotterranee**, a partire dal rapporto di monitoraggio del 2018, viene preso in considerazione il punto di monitoraggio più prossimo all'area in esame, **PE13(p)** ubicato in viale Pindaro, ad una distanza in linea d'aria di circa 1,5 km. È descritto che il **corpo idrico alluvionale** della Piana del Pescara è stato individuato come **“a rischio”** dal momento che è interessato dalla presenza di **numerose pressioni antropiche** ed è in parte compreso all'interno del perimetro del Sito d'Interesse Nazionale di “Bussi sul Tirino” (D.M. Ambiente 28/05/08) e, in parte, all'interno del perimetro del Sito d'Interesse Regionale di “Chieti Scalo” (D.G.R. n.121 del 01/03/2010). Inoltre il tecnico riporta che ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. 30/09, il **corpo idrico Piana del Pescara** (acquifero alluvionale) conferma uno **stato chimico Scadente** dal momento che i siti in corrispondenza dei quali si osservano superamenti dei limiti normativi, sono superiori al 20% del totale dei siti del monitoraggio chimico (33%).

Il tecnico descrive le pressioni ambientali sulla componente nella **fase di cantiere** come di seguito.

L'**approvvigionamento idrico** delle acque necessarie alle attività di cantiere (abbattimento polveri, lavaggio strade etc.) è stimato in circa **50 m<sup>3</sup>/giorno** (da rete acquedottistica o da autobotti).

È descritto che **non sono previsti scarichi** civili perché verranno predisposti bagni chimici da cantiere e le attività previste da progetto non generano scarichi di acque di processo. Si afferma che l'acqua che verrà usata per l'abbattimento polveri verrà nebulizzata, senza produzione di rilasci o reflui residui e che le attività edili in esame non necessitano di raccogliere e trattare le acque di prima pioggia.

Il tecnico dichiara che le **procedure operative e gestionali** garantiranno che le acque meteoriche **non entrino in contatto con i rifiuti depositati** nelle aree di deposito temporaneo, le quali saranno **dotate di pavimentazione e/o impermeabilizzazione** e, in caso di previsione di precipitazioni meteoriche, **interamente coperte** con teli adeguatamente dimensionati ed ancorati.

Il tecnico ritiene trascurabile l'evenienza che le acque superficiali e acque sotterranee possano essere recettori di eventuali contaminanti veicolati dal particolato (solidi sospesi) e da sversamenti accidentali, data l'esigua possibilità di eventuali sversamenti accidentali legati alle lavorazioni previste, in considerazione del solo utilizzo di acqua in fase nebulizzata.

Le **misure di mitigazione** individuate consistono in:

- definizione delle aree di deposito dei rifiuti prodotti e al ricovero dei mezzi d'opera;
- le **aree non pavimentate** saranno preliminarmente messe in sicurezza mediante **posa di geotessuto** e un **adeguato spessore di materiale sciolto**;
- i **rifiuti** che potrebbero **rilasciare contaminanti** quali il fresato di asfalto verranno **stoccati in cassoni** o inviati direttamente verso impianti di recupero dopo la scarifica, senza stoccaggio in cantiere.

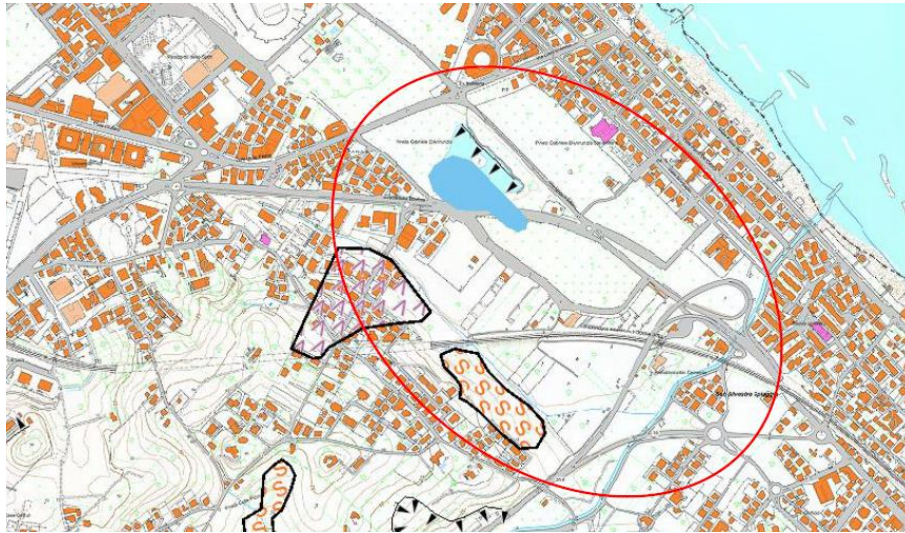
### 3. Suolo e sottosuolo

Il tecnico fa un inquadramento generale dell'area di intervento sia dal punto di vista geologico, che idrogeologico e passa quindi a riportare più nel dettaglio le caratteristiche del tratto di studio, che secondo quanto descritto si imposta sulla destra idrografica del F. Pescara, a circa 300 m dall'attuale linea di costa e ad una distanza pari a circa 1,5 Km dall'argine destro del F. Pescara (banchina Sud).

A partire da alcune analisi di indagini pregresse eseguiti nell'intorno dell'area e dai dati bibliografici disponibili il **tecnico riconosce n. 4 unità stratigrafiche principali** per il sottosuolo dell'area che dall'alto verso il basso è costituita da:

1. **SABBIE** fino a profondità comprese tra – 12,00 m e – 16,00 m da p.c.;
2. **LIMO ARGILLOSO-SABBIOSO** fino a profondità comprese tra – 35,00 m e – 45,00 m da p.c. con uno spessore variabile da 20,00 m a 30,00 m;
3. **GHIAIE** fino a profondità comprese tra – 38,00 m e – 48,00 m da p.c. con uno spessore variabile da 4,00 m a 8,00 m;
4. **ARGILLE GRIGIO-AZZURRE** il cui tetto si rileva a profondità > - 38,00 m da p.c.

Dal punto di vista geomorfologico il tecnico riporta le **informazioni contenute nella carta geomorfologica del PAI** su base CRT, che individua all'interno dell'area di studio, un elemento lineare quale orlo di scarpata artificiale ed uno areale, costituito da un lago artificiale.



Nel valutare l'impatto il tecnico dichiara che **l'intervento non prevede alcuna immissione in suolo o sottosuolo di reflui o sostanze contaminanti**, né nella fase di cantiere e tanto meno nella fase di esercizio e che in caso di accidentali sversamenti su suolo di sostanze durante la loro movimentazione, la sostanza sversata verrà raccolta con opportuni dispositivi (es. panne assorbenti per sostanze liquide) ed il conseguente rifiuto smaltito nel rispetto della normativa vigente.

Vengono proposte le seguenti **misure di mitigazione**:

- Nelle aree non pavimentate, tutta la zona di cantiere sarà preliminarmente sottoposta a messa in sicurezza mediante posa di geotessuto e un adeguato spessore di materiale sciolto;
- Lo stoccaggio delle sostanze liquide in cantiere avverrà su bacini di contenimento.

#### 4. Biodiversità

Il tecnico riporta delle **informazioni sulla flora e la fauna**, di cui al Piano di Assetto Naturalistico (PAN) della Riserva Naturale della Pineta Dannunziana approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 127 del 23.11.2018, in quanto, come dichiarato, l'area di intervento è localizzata, in parte, in area contigua alla Riserva.

Come descritto, la riserva vede la presenza di ambienti più antropizzati e di quelli naturali, costituiti da distese prative, arbusteti tipici della macchia mediterranea e boschi mediterranei, per **300 specie floristiche** e oltre **100 specie animali**, di cui il tecnico riporta l'elenco all'interno dello SPA. Viene specificato che come da NTA del PAN **l'intervento sarà soggetto di nulla osta preventivo** da parte dell'Ente Gestore della Riserva.

Il tecnico dichiara che, ferma restando il carattere temporaneo del cantiere, per contenere al minimo l'impatto su flora, fauna ed ecosistemi verranno utilizzate le seguenti **misure mitigative**:

- barriere fono-assorbenti nella fase di demolizione
- abbattimento delle polveri con acqua nebulizzata per la durata di attività che possono produrre emissioni diffuse di polveri.

Pertanto si ritiene che **non siano ipotizzabili incidenze sugli obiettivi di conservazione** della Riserva Naturale dovuti alle attività di cantiere di demolizione rampe A e B in area contigua alla Riserva e che **l'effetto benefico** della rimozione delle rampe A e B, con relativo traffico, emissioni in atmosfera, rumore e vibrazioni, sia in grado di **compensare l'impatto temporaneo del cantiere**.

#### 5. Impatto visivo

Il tecnico valuta **l'impatto visivo come positivo**, dal momento che si elimina la viabilità in sopralevata che sovrasta la Pineta Dannunziana e caratterizza il paesaggio urbano dell'area.

## 6. Rumore

È descritto che è stata effettuata una Valutazione di Impatto Acustico Previsionale, per le attività di cantiere e per la fase di esercizio, con i dati di traffico disponibili. La valutazione, datata luglio 2021, costituisce allegato 3 allo SPA, ed è a firma del tecnico competente in acustica ing. Marco Boilini (iscrizione ENTECA n. 1174).

In detta relazione, dopo aver caratterizzato la zona dal punto di vista acustico e **definito i limiti ai sensi del vigente PCCA**, il tecnico ha individuato i **recettori più vicini** in alcuni edifici residenziali a bordo strada.

È stata definita la situazione **ante-operam** tramite l'**esecuzione di misure spot** di livello della pressione sonora, esclusivamente nel periodo diurno. Di seguito le postazioni di misura ed i risultati.

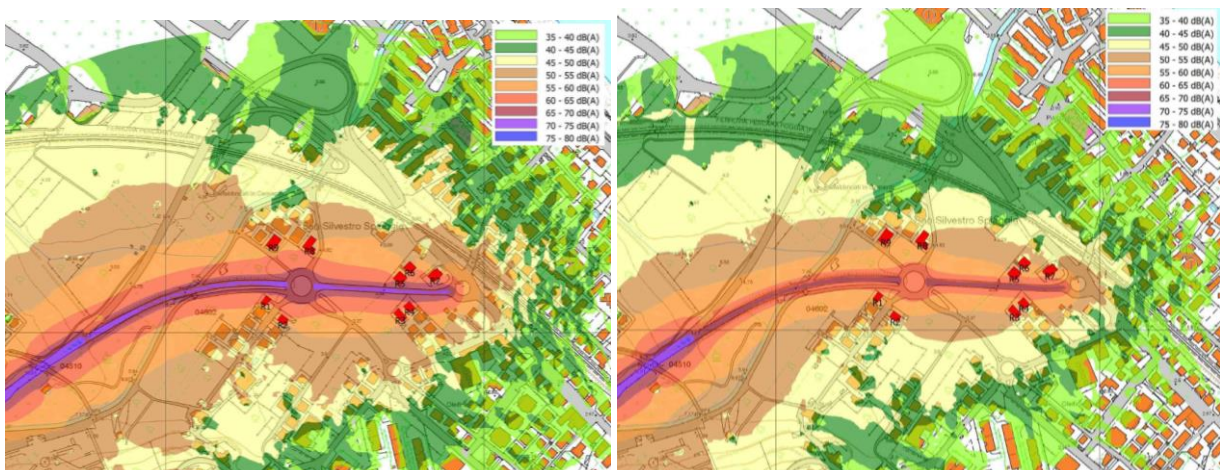


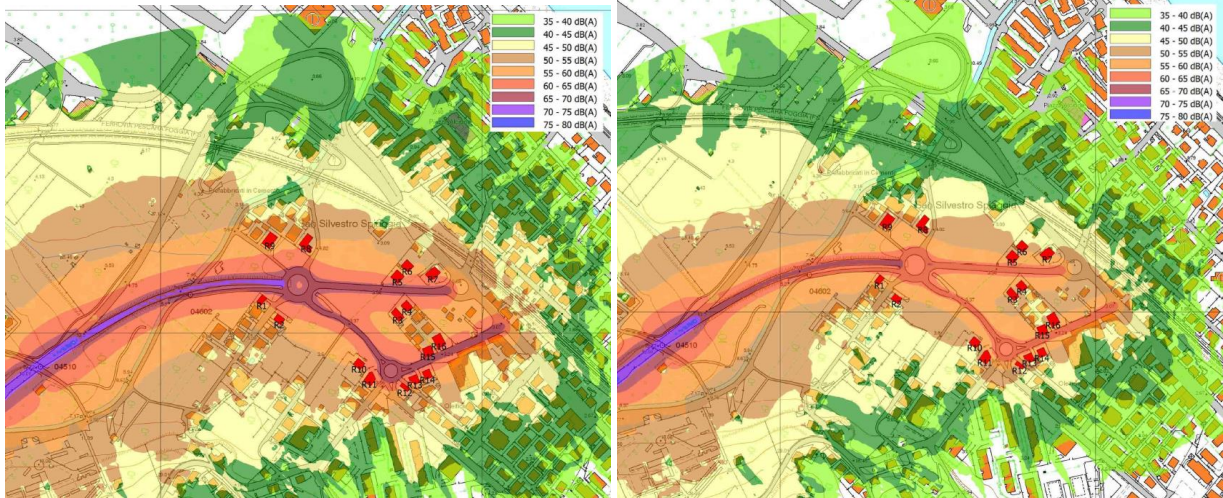
periodo di riferimento diurno					
postazione	Leq	Lmin	Lmax	L95	L90
1	56,5	54,0	74,0	55,0	56,0
2	63,0	44,0	85,5	47,0	48,5
3	66,0	46,0	88,0	48,5	49,5
4	63,5	44,5	89,0	51,0	52,5

Il tecnico **caratterizza le sorgenti** partendo dai **flussi veicolari** su tre sezioni dell'infrastruttura esistente e poi passa al calcolo dei livelli sonori tramite software (Predictor-Lima, versione 2021.1), affiancandovi **misure di controllo** nelle **postazioni A e B** di cui alla precedente figura.

Il tecnico ha quindi proceduto al **calcolo del livello previsionale di impatto**, individuando i recettori più sensibili, scelti in base a ciascuno scenario di simulazione (abitazioni più prossime alle attività di demolizione, riserva naturale, abitazioni più prossime allo svincolo a raso su cui si concentrerà tutto il traffico).

Utilizzando i dati sui flussi sono stati poi **individuati gli scenari di riferimento**, ipotizzando **due diverse ripartizioni del traffico** in entrata/uscita dalla circonvallazione e per **entrambe** le due **condizioni di fondo stradale**: realizzato con asfalto tradizionale o asfalto fonoassorbente. Di seguito la rappresentazione dei risultati, da sx a dx gli scenari 1a, 1b, 2a, 2b (in rosso i recettori).





Il tecnico dichiara che i risultati sono sufficientemente cautelativi da garantire il rispetto dei limiti normativi, anche considerando il modesto incremento dei flussi stradali dovuti al traffico locale, come qualitativamente apprezzabile dalla mappa delle isofoniche (figura in basso a dx) relativa allo scenario 2b con traffico incrementato del 20%.

Con riferimento alla fase di cantiere, il tecnico, individua le seguenti attività:

- **fresatura e trasporto** a recupero del manto bituminoso
- **demolizione** controllata della soletta collaborante e trasporto a recupero
- **tiro in basso** delle travi da ponte
- **taglio** delle travi da ponte in tronconi e trasporto a recupero
- **demolizione controllata** dei pulvini e delle pile, trasporto a recupero.

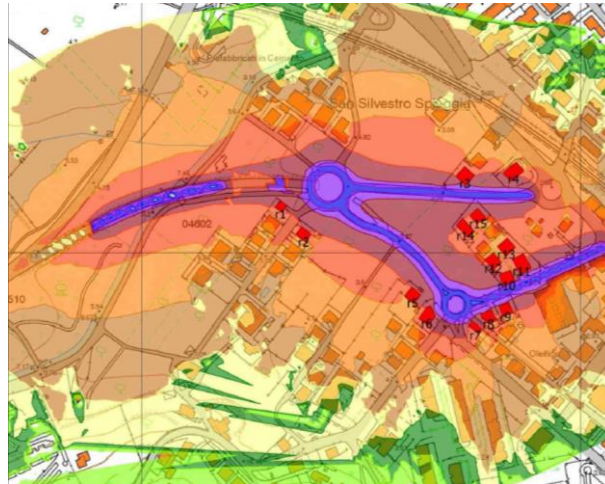
I tratti stradali interessati dalla nuova viabilità saranno sottoposti a:

- **fresatura e trasporto** a recupero del manto bituminoso
- **asfaltatura**

Viene definita la rumorosità delle macchine operatrici e dichiarato che le lavorazioni sulle quali si andrà a fare specifica simulazione sono quelle più rumorose, ovvero la **fresatura** del manto bituminoso sulle 3 rampe ed il viadotto da demolire; la **fresatura** del manto bituminoso nei tratti interessati dall'incremento di traffico; la **demolizione** controllata di pulvini e pile.

Di seguito i risultati della simulazione rappresentata su mappe isofoniche (i recettori in rosso).





Il tecnico commenta i risultati dichiarando che **i livelli di pressione** sonora previsti in facciata degli edifici più esposti **raggiungono valori massimi di circa 70 dBA durante la fresatura delle strade a raso**, che è la più rumorosa e che la fresatura delle tre rampe e del viadotto produce livelli inferiori sia per l'effetto barriera degli impalcati che per le maggiori distanze sorgenti/ricettori.

È inoltre dichiarato che la demolizione controllata, grazie all'impiego della sega a filo, non produce criticità.

## 7. Traffico indotto

In fase di cantiere il tecnico ipotizza che l'operatività di cantiere sia di 5 giorni su 7, per 22 giorni al mese, e che la maggior parte delle attività siano effettuate in circa **sedici/diciotto mesi**, con un quantitativo di rifiuti da allontanare di circa 10000 mc in mucchio, materiali per 5000 mc, trasporto in cantiere dell'acqua per la nebulizzazione, e con l'impiego di autobotti e mezzi di trasporto della capacità di circa 20 mc e stima un **flusso giornaliero medio di circa 10-15 viaggi di mezzi pesanti**, cioè su 8 ore di lavoro circa **2 viaggi/ora**.

Considerando che nella sola ora di punta mattutina (7.45-8.45) sulla SS16 Adriatica Sud transitano (in direzione nord e sud) circa 1297 veicoli, di cui il 2% di autocarri, cioè circa 26 autocarri/ora, l'incremento di traffico di 2 viaggi/ora di mezzi di trasporto indotto dall'attività di cantiere è ritenuto trascurabile dal tecnico.

Pertanto il tecnico considera l'impatto del traffico indotto trascurabile.

Con riferimento alla fase di esercizio il tecnico ritiene che non ci possano essere variazioni di traffico rispetto all'attuale situazione, supportando tale affermazione tramite i dati già disponibili (relazione del PGTU del Comune di Pescara) relativi al traffico sulle tre rampe di uscita/accesso alla SS 714, consistenti in 1305 veicoli totali/ora nell'orario di punta.

## 8. Vibrazioni

È descritto che la demolizione dell'impalcato e delle rampe verrà effettuata evitando le modalità che potrebbero generare vibrazioni: non verranno utilizzati esplosivi, non si avrà crollo di materiale e relativo impatto sul terreno, la demolizione di travi e pile verrà effettuata sezionando le strutture con sega a filo diamantato, cioè senza percussioni, senza vibrazioni e riducendo al massimo rumore e polvere.

Pertanto, non rilevando sorgenti, il tecnico non ritiene necessario eseguire una valutazione previsionale dei livelli vibrazionali indotti dall'attività di demolizione.

## 9. Rifiuti

Il tecnico descrive che nella fase di allestimento dei canteri **verranno prodotti rifiuti** derivanti da sfalcio e nella prima fase della demolizione, e del ripristino dello svincolo a raso, è prevista la fase di asportazione dei guardrail, segnaletica, illuminazione e scarifica del manto stradale, demolizione massetto sugli impalcati sopraelevati. A ciò seguirà la rimozione delle travi e pulvini con la riduzione volumetrica a terra, la



demolizione delle pile con riduzione volumetrica dei rifiuti ottenuti, evitando la frantumazione e la deferrizzazione direttamente in cantiere.

È prevista la **formazione di cumuli di macerie** in area di cantiere precedentemente individuate ed allestite.

In base ai rilievi effettuati sull'esistente il tecnico **quantifica i rifiuti** che verranno prodotti come di seguito:

- demolire circa 5000 mc di cemento armato, per circa 7500 mc di cls in mucchio
- rimuovere circa 60 tonnellate di acciaio zincato da guard rail, pali illuminazione
- rimuovere circa 350 mc di asfalto (16675 mq) per circa 525 mc di fresato di asfalto

Il tecnico elenca quindi i possibili codici EER dei rifiuti che verranno prodotti.

Viene dichiarato che **i rifiuti verranno gestiti in regime di deposito temporaneo** ai sensi dell'art. 183 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., elencando le seguenti **misure di mitigazione**:

- Stoccaggio rifiuti in cantiere su aree impermeabili
- Copertura dei rifiuti in stoccaggio con teli impermeabili in caso di vento/pioggia
- Rifiuti che potrebbero rilasciare contaminanti quali il fresato di asfalto verranno stoccati in cassoni o inviati direttamente verso impianti di recupero dopo la scarifica, senza stoccaggio in cantiere.

## 10. Conclusioni

In conclusione il tecnico valuta come significativi e rilevanti i seguenti impatti:

### Fase di cantiere

- Impatto acustico: valutato negativo di lieve entità e comunque temporaneo;
- Impatto sul comparto economico e sociale: valutato come positivo quello relativo all'impiego della manodopera e incremento di lavoro indotto, negativo di lieve entità quello relativo all'aumento del traffico indotto dal cantiere

### Fase di esercizio

- Stato vibrazionale: positivo
- Impatto sull'habitat naturale: positivo
- Modifica del paesaggio: positivo

## Referenti della Direzione

Titolare istruttoria:

Ing. Erika Galeotti

Il Gruppo Istruttorio:

Ing. Andrea Santarelli

Al Dirigente del  
Servizio Valutazioni Ambientali  
[dpc002@pec.regione.abruzzo.it](mailto:dpc002@pec.regione.abruzzo.it)  
[dpc002@regione.abruzzo.it](mailto:dpc002@regione.abruzzo.it)

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

Il/La sottoscritto/a (Nome e Cognome) RAFFAELA BETTONI, nato/a a  
[REDACTED] i [REDACTED] identificato tramite documento  
di riconoscimento \_\_\_\_\_ n. \_\_\_\_\_ rilasciato il \_\_\_\_\_.  
da \_\_\_\_\_, in qualità di (specificare se in rappresentanza di un Ente, Associazione, p.rivato cittadino,  
ecc...) RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO  
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  
VA PROGETTO DI ADEGUAMENTO SUI NCULO SS714 TRATTO FINAGE,  
in capo alla ditta proponente COMUNE DI PESCARA - SETTORE U. PP. MOBILITA'  
che si terrà il giorno 28/10/2021.

DICHIARAZIONE:

IN QUALITA' DI RUP SI RIMANE A DISPOSIZIONE  
PER QUALUNQUE CHIARIMENTO





Al Dirigente del  
Servizio Valutazioni Ambientali  
[dpc002@pec.regione.abruzzo.it](mailto:dpc002@pec.regione.abruzzo.it)  
[dpc002@regione.abruzzo.it](mailto:dpc002@regione.abruzzo.it)

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

Il/La sottoscritto/a (Nome e Cognome) ANNA LISA BRANDELLI, nato/a a ~~PELICARA~~ il ~~28/11~~ identificato tramite documento di riconoscimento C.I.E. n. ~~CA59-3952~~ rilasciato il ~~19/08/2021~~ da COMUNE MONTEILVANO in qualità di (specificare se in rappresentanza di un Ente, Associazione, privato cittadino, ecc...) ESTENSORE DELLO STUDIO 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, VIneA) Specificare Intervento VA PER IL PROGETTO DI ADEGUAMENTO TRATTO FINALE DIVINCOLO SS71A dn/A in capo alla ditta proponente COMUNE DI PELICARA - SETTORE LLPP - MOBILITA' che si terrà il giorno 28/10/2021.

DICHIARAZIONE:

IN QUALITA' DI TECNICO ESTENSORE SI RIMANE A DISPOSIZIONE PER EVENTUALI CHIARIMENTI NEL CORSO DELLA SEDUTA.

