



# Anas SpA

Compartimento della Viabilità per l'Abruzzo

PROVINCIA DI TERAMO

COMUNE DI MARTINSICURO

STRADA STATALE 16 "ADRIATICA"

## CANALIZZAZIONE DEL TRAFFICO SU S.S. 16, INTERSEZIONE VIA COLOMBO - S.P. n. 2 VIA DEI COLLI IN ROTATORIA

### PROGETTO DEFINITIVO-ISTRUTTORIO

PROGETTISTA:

Dott. Ing. \_\_\_\_\_  
Ordine \_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_

GRUPPO DI PROGETTAZIONE ANAS

IL COORDINATORE  
(Ing. Vincenzo CATONE)

IL GEOLOGO

Dott. Geol. \_\_\_\_\_  
Ordine Geol. \_\_\_\_\_ n. \_\_\_\_\_

COLLABORATORI  
(Ing. Carmelina FURFARO)  
Grafica ed editing: (Geom. Maurizio RICCI)  
Computi: (Geom. Mariano CALISSE)

IL RESPONSABILE DEL S.I.A.

Dott. \_\_\_\_\_  
Ordine \_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_

COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

\_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO  
IL DIRIGENTE DELL'AREA PROGETTAZIONE  
(Ing. Claudio BUCCI)

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO  
IL DIRIGENTE DELL'AREA TECNICA NUOVE COSTRUZIONI  
(Ing. -----)

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE

PROTOCOLLO

DATA

### STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

TAVOLA Nr.

NOME FILE

TESTALINO RELAZIONE.dwg

REV.

FOGLIO

SCALA:

PROGR.

CODICE  
PROG.

A Q M S O - - -

CODICE  
ELAB.

T O O P S O O T R A R E O 1

A

D

C

B

A

REV. DESCRIZIONE

DATA

REDATTO

VERIFICATO

APPROVATO



## Sommario

1.	PREMESSA	3
2.	STATO DI FATTO	3
3.	OPERE IN PROGETTO	4
4.	VINCOLI DERIVANTI DA STRUMENTI PIANIFICATORI	7
5.	CONTENUTI DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE	12
6.	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	15



## 1. PREMESSA

Il progetto di che trattasi riguarda la “*Canalizzazione del traffico su S.S. 16, intersezione via Colombo - S.P. n. 2 via dei Colli, in rotatoria*” nel Comune di Martinsicuro in provincia di Teramo.

La Strada Statale 16 “Adriatica” collega i maggiori capoluoghi della costa Adriatica e costituisce asse di collegamento della Regione Abruzzo con le limitrofe Marche e Molise in alternativa al percorso autostradale. E’ percorsa da notevoli volumi di traffico, sia di carattere turistico che commerciale, proveniente non solo dalla viabilità secondaria ma anche dalle autostrade A13 Bologna-Padova e A14 Bologna-Taranto. L’adeguamento della intersezione di che trattasi determina una migliore funzionalità dell’intersezione, con l’eliminazione delle manovre sinistrorse e con il conseguente innalzamento del livello di servizio dell’intersezione stessa e della sicurezza della circolazione veicolare e pedonale.

## 2. STATO DI FATTO

L’area di intervento ricade nel Comune di Martinsicuro (TE) ed è localizzata in corrispondenza dell’attuale intersezione tra la SS. 16, la via C. Colombo e la SP n. 2 via dei Colli.

Attualmente l’intersezione è regolata da impianto semaforico. Per effetto della soluzione progettuale, i pali della pubblica illuminazione presenti, dovranno essere rimossi e opportunamente riposizionati, così come la segnaletica stradale.

Le aree posizionate a nord dell’attuale intersezione sono destinate in parte a “vivaio” e in parte ad indirizzo agricolo data anche la presenza del cimitero Comunale.

A Sud si riscontrano in prevalenza nuclei abitativi/residenziali. Con la crescente urbanizzazione nella zona sono sorte varie attività commerciali, edifici per civile abitazione, aree a parcheggio.

A Sud Est gli edifici a carattere residenziale hanno accesso posto su Via Perugia, avente dimensioni ridotte e senza uscita, posta a quota inferiore rispetto al piano viabile della strada statale e che corre parallela a quest’ultima, protetta da apposito guard-rail H2 bordo ponte.

Su via Colombo, che dall’intersezione conduce verso il centro del Comune di Martinsicuro, risulta di recente realizzazione il sottopasso ferroviario sostitutivo dell’originario Passaggio a Livello esistente al km 296+495 della linea ferroviaria Bologna-Lecce.

La SS. 16 è delimitata da opportuno guard-rail di classe H2 bordo rilevato.

Lo smaltimento delle acque meteoriche afferenti all’intersezione è attualmente regolato da una tubazione in cls del diametro di 1000 mm alla quale conferiscono le acque della collina di monte e le acque raccolte dalle griglie esistenti poste lungo la SS. 16.

Tale tubazione ha origine da un canale a cielo aperto che costeggia la SP. N. 2 via dei Colli, attraversa la SS. 16 in corrispondenza dell’intersezione esistente e prosegue parallelamente alla stessa sino all’altezza dell’esistente vivaio ove è presente apposito pozzetto. Tale tubazione risulta in parte interrata.



Nell'area di intervento, risultano presenti, oltre alla rete acque bianche gestita dal Comune di Martinsicuro:

- Rete fognaria acque nere (gestita da Ruzzo Reti);
- Rete acquedotto (gestita da Ruzzo Reti);
- Rete telefonica (gestita da Telecom);
- Rete gas (gestita da Italgas);
- Rete elettrica (gestita da Enel).

Per maggiore chiarezza si rimanda agli elaborati di progetto.

### **3. OPERE IN PROGETTO**

Il presente progetto è stato redatto sulla base del progetto preliminare trasmesso ad ANAS dal Comune di Martinsicuro relativo alla realizzazione di una nuova rotatoria per la canalizzazione del traffico veicolare sulla S.S. 16, all'intersezione tra la via Colombo e la S.P. n. 2 via dei Colli.

In sede di progettazione sono stati seguiti i dettami del D.M. 5/11/2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” e DM. 19/04/2006 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”

L'intervento riguarda la realizzazione di una rotatoria avente un diametro di 45 m.

La progettazione è stata condotta mantenendo inalterate le quote di piano stradale già esistenti e di impegnare possibilmente la sede stradale esistente e le relative pertinenze, per quanto compatibile con lo stato dei luoghi.





La progettazione della rotatoria è stata eseguita attenendosi alle normative vigenti per quanto applicabile, considerato lo stato dei luoghi. I valori della deflessione non risultano pari a quelli raccomandabili per:

- l'attuale stato dei luoghi dal lato Ovest della SS. 16;
- la necessità di minimizzare la rettifica della SP. n. 2 via dei Colli nel tratto in corrispondenza dell'intersezione con la SS. 16, come richiesto dall'Amministrazione;
- la necessità di limitare occupazioni di area private

L'isola centrale della rotatoria è prevista pavimentata. Anche le isole spartitraffico saranno pavimentate con cubetti di porfido. L'anello sormontabile è previsto pavimentato con cubetti di porfido.

I marciapiedi, la zona interclusa compresa tra la rotatoria e l'albergo posto a Sud-Ovest dell'attuale intersezione saranno pavimentati con masselli autobloccanti in cls vibrocompresso.

Quali apprestamenti per la sicurezza dei fruitori della viabilità e dei pedoni è prevista la fornitura e posa in opera di nuovi guard-rail. Tali guard-rail in particolare saranno del tipo H2 bordo rilevato, nonché di tipo H2 bordo ponte per il solo tratto compreso tra la SS. 16 e la Via Colombo.

Si prevede altresì, oltre che l'esecuzione di nuova idonea segnaletica orizzontale (strisce di corsia, di margine, nonché zebra a terra se necessarie) e verticale (anche di tipo direzionale), la realizzazione di tre nuovi attraversamenti pedonali così localizzati procedendo da Nord verso Sud:

- il primo, sulla SS. 16, nel tratto immediatamente a Sud del cimitero;
- il secondo, sempre sulla SS. 16, nel tratto compreso tra l'accesso al detto vivaio e la nuova rotatoria;
- il terzo in corrispondenza dell'isola spartitraffico del braccio di rotatoria proveniente dalla SP. n. 2 via dei Colli, a una distanza maggiore di 5,00 m dal ciglio esterno della stessa rotatoria.

Gli attraversamenti pedonali saranno opportunamente segnalati secondo quanto previsto dal Codice della Strada.

Relativamente alla sistemazione idraulica dell'intersezione si prevede la fornitura e posa in opera di pozzetti dotati griglia in ghisa di tipo carrabile di classe C250 poste in opera ai lati della rotatoria (in banchina). Allo stato si prevede di convogliare le acque raccolte dalle dette griglie (caditoie) all'esistente tubazione in cls del diametro di 1.000 mm.

Per la realizzazione della rotatoria risulterà necessario procedere al tombamento di un ulteriore tratto di fosso lungo la SP. n. 2 via dei Colli, per un'estesa di circa 65,0 m. A tal proposito si prevede l'adozione di un tubo in cls del diametro di una classe superiore a quella esistente del 1.000 e pari 1.200 mm.

Risulterà altresì necessario tombare un ulteriore tratto di fosso presente dal lato Ovest della SS. 16 immediatamente a Sud dell'accesso al cimitero. In questo caso si prevede l'adozione di un tubo in cls del diametro di 1.000 mm (anche in questo caso di classe superiore rispetto all'800 esistente) per un'estesa di circa 15,0 m.

Completa l'intervento il rifacimento dell'impianto di illuminazione pubblica della rotatoria.

Nella fattispecie, sono previste le seguenti opere:

- Predisposizione allacciamento alla rete pubblica B.T. per illuminazione della rotonda;
- Quadro elettrico B.T.;



- Circuiti di distribuzione;
- Impianti dispersori di terra;

L'illuminazione è prevista mediante proiettori per lampade a ioduri/Na da 400 W montati su pali in acciaio zincato. Tutti i cavi saranno posati in cavidotti in polietilene a doppia parete in cassonetto di cls. Ogni cavidotto dovrà essere segnalato mediante nastro segnalatore indelebile interrato sulla verticale del cavidotto ad una distanza di circa 30 cm da esso.

Per quanto concerne le interferenze, oltre alle necessarie demolizioni delle pavimentazioni stradali e alla rimozione dell'impianto semaforico, risulterà necessario procedere alla delocalizzazione dei sottoservizi interferenti (con particolare riferimento agli sfiati della rete gas e alla delocalizzazione di alcuni pali di illuminazione oltre altri spostamenti che andranno definiti nelle successive fasi di progettazione).

#### **4. VINCOLI DERIVANTI DA STRUMENTI PIANIFICATORI**

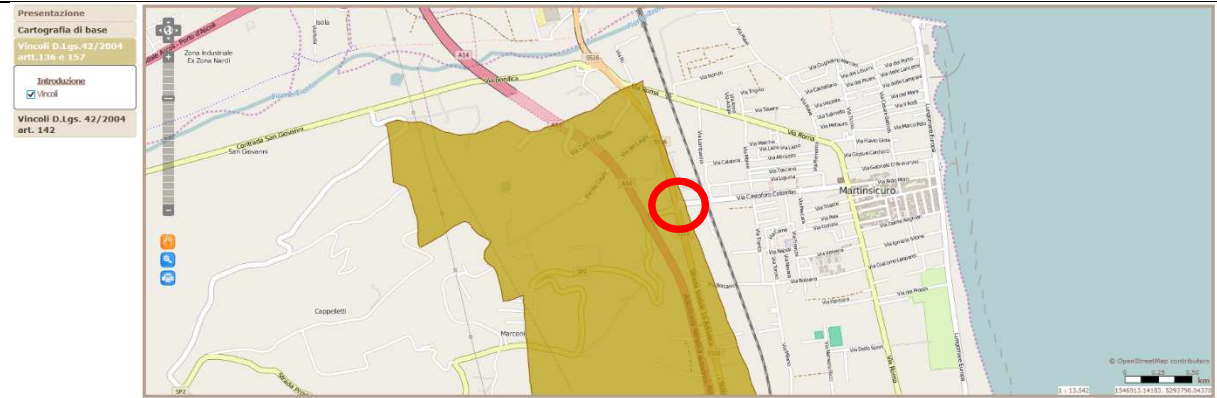
Si riportano di seguito gli stralci cartografici relativi ai seguenti tematismi:

- vincoli di cui al D.Lvo 42/2004 art. 136, 142, 157
- vincoli di cui al D.Lvo R.D.30/12/23 n.3267
- Piano Regionale Paesistico
- Piano di Assetto Idrogeologico
- Piano Stralcio difesa alluvioni





D.Lgs 42/2004 artt. 136 e 157 (presente)



**ZONA COSTIERA RICCA DI PUNTI DI BELVEDERE PUBBLICI E DI QUADRI NATURALI VISIBILI DAI PREDETTI PUNTI SITA NEL COMUNE DI MARTINSICURO DAL VINCOLO SONO ESCLUSE LE ZONE DI PROPRIETA DEL DEMANIO MARITTIMO**

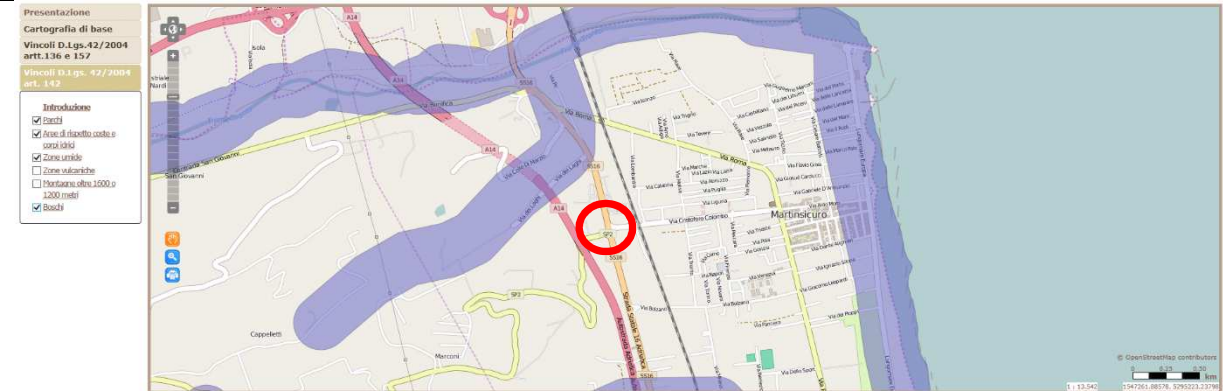
Vincolo [130164]

Pubblicazione	GU n° 189 del 1977-07-13
<a href="#">Decreto</a>	emissione: 1977-06-06
Legge istitutiva	L1497/39 A1 P4
Stato del vincolo	Vincolo operante
Uso	Modificabilità previa autorizzazione
Lettera M	NO





D.Lgs 42/2004 art. 142 (assente)



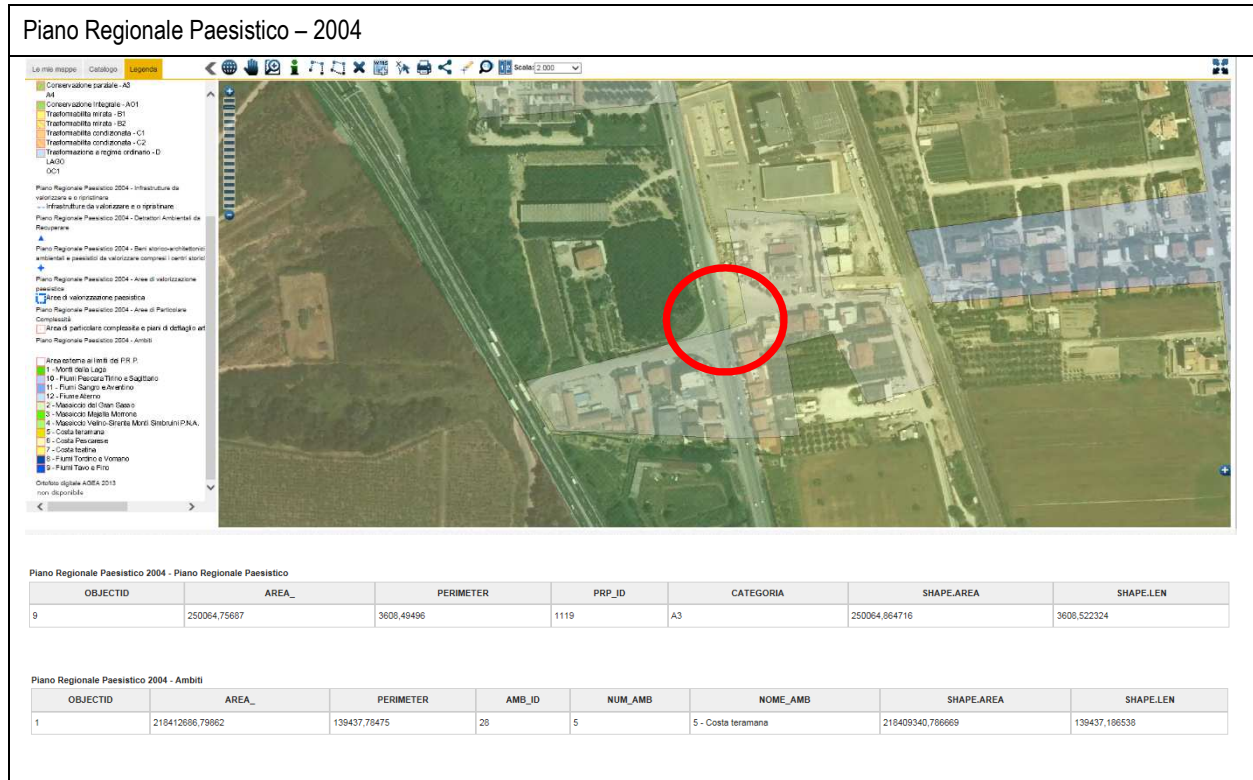
Siti di Importanza Comunitaria e Zone di Protezione Speciale - assenti

Carta P.A.I. carta del rischio – assente

Carta P.A.I. carta della pericolosità – assente

Vincolo idrogeologico ai sensi dell'Art.1 del R.D.30/12/23 n.3267 (assente)

Piano Stralcio Difesa Alluvioni – pericolosità (assente)

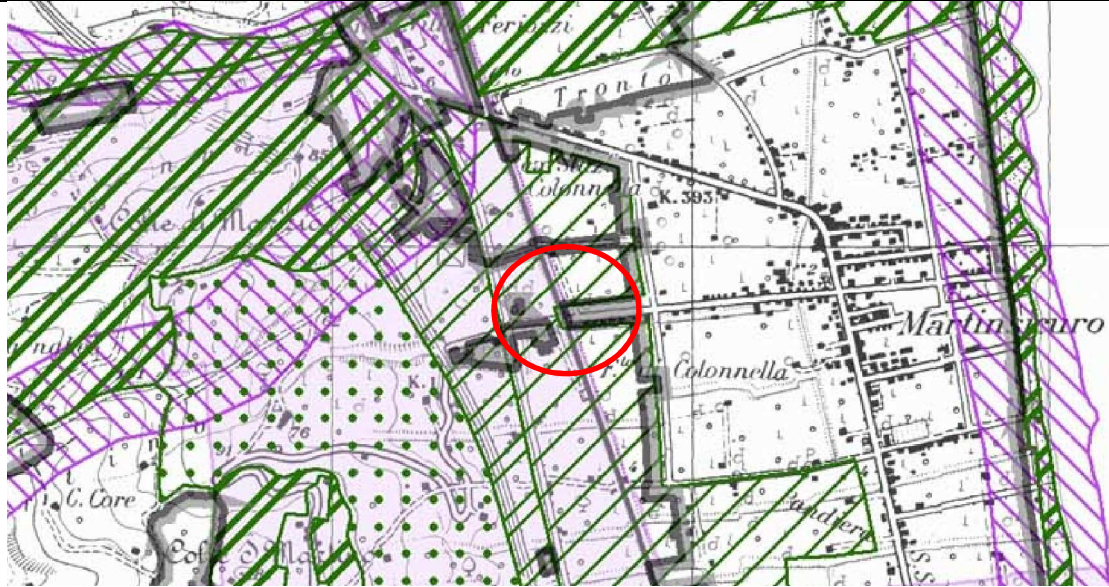


L'intervento rientra nell'ambito 5 della Costa Teramana, con prevalenza di categoria A3, in area di urbanizzazione individuata come "insediamenti residenziali consolidati".

Date le caratteristiche tecnico-funzionali l'intervento si ritiene compatibile con le condizioni di pianificazione paesistica sopra esposta, in considerazione dell'impossibilità di altra localizzazione e attesa la presenza di altre infrastrutture (S.S. 16) e di insediamenti residenziali serviti.



PRP - Carta Paesaggistica – Carta dei Luoghi e dei Paesaggi – Vincoli archeologici - assenti



Perimetro dei suoli urbani (perimetro dei suoli urbanizzati e da urbanizzare desunti dai PRG)

**VINCOLI DLgs n. 42/04 e ssmmii**

Art. 142  
(vincoli ex L. 431/85)

lett. a) Fascia di risp. della costa		lett. g) Boschi	
lett. b) Fascia di risp. dei laghi		lett. h) Università agrarie e usi civici*	
lett. c) Fascia di risp. fiumi e torr.		lett. i) Zone Umide	
lett. d) Montagne oltre i 1200 m slm		lett. m) Zone di interesse archeologico	
lett. e) Ghiacciai		elementi areali	
lett. f) Parchi e Riserve		elementi puntuali	
	parchi	tratturo	
	riserve		

Art. 148  
(vincoli ex RD n. 1497/39, ex RD n. 1089/39)

Beni Paesaggistici Vincoli ex. RD n. 1497/39	elementi areali elementi lineari elementi puntuali	Beni monumentali vincoli ex. RD n. 1089/39	
---	--	---	--

\*non ancora riportate nelle Carte di I° stesura

**PIANO PAESISTICO ABRUZZO (ed. 2004)**

Zona A1 - Conservazione Integrale		Zona A2 - Conservazione Parziale	
Zona B1 - Trasformabilità Mirata		Zona B2 - Trasformabilità Mirata	
Zona C1 - Trasformazione Condizionata		Zona C2 - Trasformazione Condizionata	

DPR n. 357/97

SIC - Siti di Importanza Comunitaria		ZPS - Zone di Protezione Speciale	
--------------------------------------	--	-----------------------------------	--



## 5. CONTENUTI DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Con riferimento ai contenuti dell'allegato V alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. si procede nel seguito ad analizzare le caratteristiche del progetto rispetto agli aspetti localizzativi e alle caratteristiche degli impatti potenziali.

### 1. Caratteristiche del progetto:

**Dimensioni del progetto:** l'intervento è ascrivibile ad una manutenzione straordinaria di tipo puntuale poiché trattasi di regolamentazione a rotatoria del diametro di 45 m tra la S.S. 16 la S.P. 2 e e la viabilità comunale (via Colombo).

**Cumulo con altri progetti:** Non risultano ulteriori progetti in corso di approvazione nell'area di che trattasi.

**Utilizzo di risorse naturali:** trattasi di intervento puntuale che interessa preminetemente la fascia di rispetto stradale, con un maggiore impegno di aree trascurabile rispetto ai sedimi già interessati da viabilità esistente. Pertanto l'intervento non comporta un apprezzabile utilizzo di risorse naturali aggiuntive rispetto allo stato di fatto.

**Produzione di rifiuti:** l'intervento è ascrivibile ad una manutenzione straordinaria di tipo puntuale di una infrastruttura viaria esistente, pertanto non modifica il regime di produzione dei rifiuti in fase di esercizio. In fase di cantiere saranno rispettate tutte le normative di settore in materia di produzione e smaltimento di rifiuti connessi col ciclo produttivo di una infrastruttura stradale.

**Inquinamento e disturbi alimentari:** l'intervento è ascrivibile ad una manutenzione straordinaria di tipo puntuale di una infrastruttura viaria esistente, pertanto non modifica il regime di produzione di inquinanti, consentendo al contrario una migliore qualità di deflusso del traffico veicolare. Non produce disturbi alimentari.

**Rischio di incidenti, per quanto riguarda le sostanze o tecnologie utilizzate:** l'intervento richiede l'impiego di tecnologie e sostanze ordinariamente utilizzate per la tipologia di lavori a farsi, pertanto non comporta rischi specifici o aggiuntivi rispetto alle consuete procedure e regole dell'arte. In ogni caso il progetto esecutivo sarà corredato di specifico piano di sicurezza redatto ai sensi della vigente normativa in materia.

### 2. Localizzazione dei progetti





In termini di sensibilità ambientale delle aree geografiche interessate dall'opera si rileva che l'intervento è ascrivibile ad una manutenzione straordinaria di tipo puntuale di una infrastruttura viaria esistente, pertanto non determina impatti significativi rispetto ai seguenti aspetti:

Utilizzazione attuale del territorio:

non si determinano modifiche all'utilizzo attuale del territorio poiché l'intervento ricade prevalentemente in fascia di rispetto stradale ovvero in aree già oggetto di insediamenti antropici di carattere residenziale e terziario;

Ricchezza relativa della qualità e capacità di rigenerazione

delle risorse naturali della zona: non si rilevano impatti significativi;

Capacità di carico dell'ambiente naturale:

come esposto nel paragrafo relativo alla vincolistico l'intervento non ricade in zone di particolare criticità rispetto a quelle indicate nei punti a)-i) dell'allegato V alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;

### 3. Caratteristiche dell'impatto potenziale

Attese le dimensioni dell'intervento di che trattasi si ritengono non significativi gli impatti come di seguito indicato:

- portata dell'impatto (area geografica e densità di popolazione interessata): trascurabile
- natura transfrontaliera dell'impatto: non applicabile;
- ordine di grandezza e della complessità dell'impatto: trascurabile;
- probabilità dell'impatto: trascurabile;
- durata, frequenza e reversibilità dell'impatto: trascurabile.

Si procede ad esporre l'influenza del progetto sugli aspetti relativi agli impatti e le misure mitigative, stabilite dall'art. 22 del D.Lgs. 152/2006 e attinenti allo Studio di Impatto Ambientale.

Impatto	Valutazioni	Mitigazioni
Emissioni in atmosfera	Data la dimensione e la natura del progetto non risulta aggravio in termini di emissioni in atmosfera	-
Consumo di suolo	L'intervento determina un modesto consumo di suolo rispetto all'area in cui si inserisce e tale consumo avviene preminentemente in area di rispetto stradale	-
Consumi energetici	Non si rilevano consumi energetici significativi	-
Rumore e vibrazioni	Fase di esercizio: non si rilevano consumi energetici significativi rispetto allo stato attuale. Fase di cantiere: per la realizzazione dei lavori sarà necessario utilizzare le ordinarie tecnologie disponibili nel settore del movimento terra	Non si rilevano ricettori sensibili nell'area oggetto di intervento. La riduzione delle emissioni direttamente sulla fonte di rumore può essere ottenuta tramite una corretta scelta delle macchine e delle attrezzature, con opportune procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature e, infine, intervenendo quando possibile sulle modalità operazionali e di predisposizione del cantiere Si



		riportano alcune attività prescrittive per l'esecutore dei lavori: scelta delle macchine, delle attrezzature e miglioramenti prestazionali; selezione di macchine ed attrezzature omologate in conformità alle direttive della Comunità Europea e ai successivi recepimenti nazionali; impiego di macchine movimento terra ed operatrici gommate piuttosto che cingolate; installazione, se già non previsti e in particolare sulle macchine di una certa potenza, di silenziatori sugli scarichi; utilizzo di gruppi elettrogeni e compressori di recente fabbricazione insonorizzati.
Produzione di polveri	Fase di esercizio: non si rilevano produzioni di polveri significativi rispetto allo stato attuale. Fase di cantiere: per la realizzazione dei lavori sarà necessario utilizzare le ordinarie tecnologie disponibili nel settore del movimento terra con inevitabile produzione di polveri.	recinzione delle aree di cantiere con tipologici aventi funzione di abbattimento delle polveri e schermatura visiva, di opportuna altezza, definita in base ai ricettori presenti intorno all'area interessata, in grado di limitare all'interno del cantiere le aree di sedimentazione delle polveri e di trattenerne, almeno parzialmente, le polveri aerodisperse; pulizia ad umido dei pneumatici degli autoveicoli in uscita dal cantiere, con l'utilizzo di vasche d'acqua, che potrà inoltre consentire di ridurre lo sporco della viabilità esterna utilizzata; in ogni accesso cantiere/area di deposito/area di lavorazione è prevista una zona apposita per la pulizia ad umido dei pneumatici; irrigazioni periodiche di acqua finemente nebulizzata su tutta l'area interessata dalle lavorazioni, con cadenza e durata regolate in funzione della stagione e delle condizioni meteorologiche; adozione e manutenzione in cantiere di protocolli operativo-gestionali di pulizia dei percorsi stradali utilizzati dai mezzi di lavorazione; inoltre periodiche bagnature delle aree di cantiere non pavimentate e degli eventuali stoccaggi di materiali inerti polverulenti per evitare il sollevamento di polveri; asfaltatura della via di accesso al cantiere e riducendo comunque al minimo le superfici non asfaltate; copertura dei carichi che possono essere dispersi nella fase di trasporto dei materiali.
Produzione di rifiuti	l'intervento è ascrivibile ad una manutenzione straordinaria di tipo puntuale di una infrastruttura viaria esistente, pertanto non modifica il regime di produzione dei rifiuti in fase di esercizio. In fase di cantiere la produzione di rifiuti è connessa prevalentemente con la produzione di rifiuti da imballaggi dei prodotti primari utilizzati per la realizzazione dei lavori, oltre che con lo smaltimento dei sottoprodotti derivanti	In fase di cantiere saranno rispettate tutte le normative di settore in materia di produzione e smaltimento di rifiuti connessi col ciclo produttivo.



	dalla demolizione delle opere minori esistenti	
Movimentazione terre	I volumi di terra da movimentare sono contenuti (complessivamente si stima un volume inferiore a 6000 mc)	In fase esecutiva saranno individuate aree di cantiere per deposito temporaneo limitrofe al sedime della SS 16 e saranno individuati i percorsi dei mezzi per raggiungere cave di prestito o di conferimento.
Impiego risorse idriche	In fase esecutiva non si rilevano impatti significativi. In fase di esercizio potrà essere necessario procedere ad allacci temporanei di cantiere.	-
Interferenze sugli ecosistemi	I lavori interessano prevalentemente la fascia di rispetto stradale.	-
Eventuali espanti e/o immissioni di essenze	Non sono previsti espanti di essenze.	Le scarpate stradali saranno rivestite di terreno vegetale riutilizzato dalle escavazioni per il successivo attecchimento di essenze autoctone
Interferenze sul deflusso superficiale delle acque	Sia in fase di cantiere che in quella di esercizio le acque superficiali saranno canalizzate e smaltite ai ricettori esistenti	-
Relazione geologica con individuazione della falda acquifera	I lavori non interessano la falda acquifera. I piani di posa dei rilevati si attesteranno sui sedimenti esistenti in affiancamento al corpo stradale esistente, previo scotico del primo strato di terreno vegetale (da riutilizzare per i rivestimenti delle scarpate).	-
Sovrapposizione degli interventi al PRP	Si rimanda al paragrafo 4 (vincolistica)	-

## 6. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Considerata la ridotta estensione dell'opera in progetto e delle condizioni al contorno, l'intervento è ascrivibile ad una manutenzione straordinaria di una viabilità esistente e non costituisce peggioramento del contesto in cui si inserisce, conseguendo al contrario un beneficio in termini di miglioramento del livello di servizio della arteria stradale e dunque delle condizioni di circolazione veicolare.