



Anas SpA

Coordinamento Territoriale Adriatica

PROVINCIA DI L'AQUILA

COMUNE DI ROCCA DI CAMBIO

STRADA STATALE N. 696 "DEL PARCO DEL SIRENTE VELINO"

LAVORI PER LA REALIZZAZIONE DI UNA ROTATORIA TRA L'INNESTO DELLA SS 696 (EX STRADA "BRECCIARA") E LA SR 5BIS AL KM 23+800

AREA COMPARTIMENTALE ABRUZZO

PROGETTO PRELIMINARE

PROGETTISTA:
Dott. Ing. Vincenzo CATONE
Ordine NAPOLI n° 14465

GRUPPO DI PROGETTAZIONE ANAS

IL COORDINATORE
(Ing. Vincenzo CATONE)

REDATTORE
(Geom. Maurizio RICCI)

COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

Geom. _____
Ordine _____ n° _____

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO

Dott. Ing. Antonio MARASCO

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE

- Dott. Ing. Giovanni Pace
Studio in via dei Torlonia n.2 67100 L'Aquila

PROTOCOLLO

DATA

ELABORATI GENERALI RELAZIONE PRELIMINARE AMBIENTALE

TAVOLA Nr.	NOME FILE	REV.	FOGLIO	SCALA:	PROGR.
	COPERTINE REL.dwg				
CODICE PROG. AQ-148	CODICE ELAB. T00EG00GEN00RE02	A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	03

D				
C				
B				
A	EMISSIONE	03/2017		
REV.		DATA	Geom. Maurizio RICCI	Ing. Vincenzo CATONE Dott. Ing. ---

Sommario

1.	PREMESSA	2
2.	INQUADRAMENTO DEL PROGETTO	2
3.	FINALITA' DELL'OPERA	4
4.	VINCOLI DERIVANTI DA STRUMENTI PIANIFICATORI	5
5.	CONTENUTI DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE	11
6.	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	17

1. PREMESSA

La strada statale 696 è una strada statale che collega l'abitato di Rocca di Cambio con gli impianti sciistici di Campo Felice e, dopo l'apertura del nuovo tratto viario "Collegamento dell'altopiano delle Rocche con la Piana di Campo Felice" collega l'intero comprensorio dell'altopiano con il Comune di Lucoli e col l'uscita autostradale di Tornimparte-Campo Felice dell'autostrada A24 L'Aquila-Roma.

L'intero tratto della SS 696 rientra nella gestione ANAS.

L'arteria con l'apertura del nuovo tratto viario ha avuto un notevole incremento di traffico soprattutto nel periodo invernale durante l'apertura degli impianti sciistici di Campo Felice.

In questi particolari periodi di elevato traffico, nel tratto finale della strada in corrispondenza dello svincolo di innesto con la Strada Regionale 5 bis si determinano sensibili riduzioni del livello di servizio dell'intersezione connessi ai maggiori flussi veicolari con incremento di formazione di code e tempi di attesa in particolare riferimento per le manovre sinistrorse. Inoltre lo stesso innesto viene utilizzato talvolta, dall'utenza stradale indisciplinata, per l'effettuazione di manovre non consentite, con possibili condizioni di pericolo.

Per tale motivo ANAS, anche in accoglimento delle istanze pervenute dalle Amministrazioni locali interessate, ha ritenuto di procedere con la progettazione di che trattasi, ai fini della razionalizzazione dell'innesto tra la S.S. 696 p.k. 23+800 e la S.S. 5 bis mediante la realizzazione di una rotatoria di diametro esterno 46 m secondo le soluzioni progettuali contenute negli elaborati grafici di progetto.

2. INQUADRAMENTO DEL PROGETTO

L'intervento di progetto prevede la realizzazione di una rotatoria del diametro di 44 m, c.d. "convenzionale" ai sensi del D.M. 19/4/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione di intersezioni stradali", in corrispondenza dell'innesto della SS 696 e la SR 5 bis, in agro del Comune Rocca di Cambio. Detta rotatoria consente lo svincolo con la viabilità minore ivi presente, migliorando le condizioni di sicurezza per le manovre di svincolo.

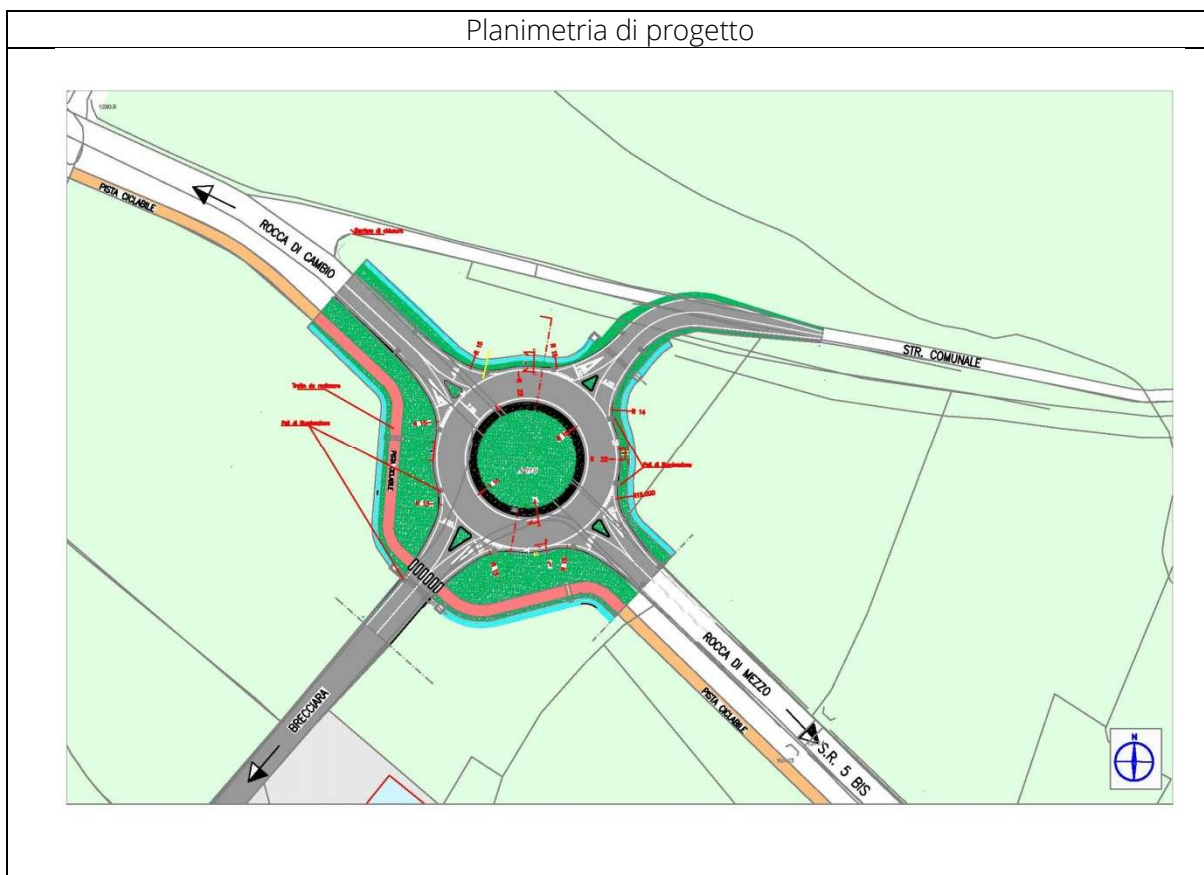
Si riporta di seguito un inquadramento territoriale dell'area interessata dall'opera.

Corografia



Stato dei Luoghi e ingombro di progetto





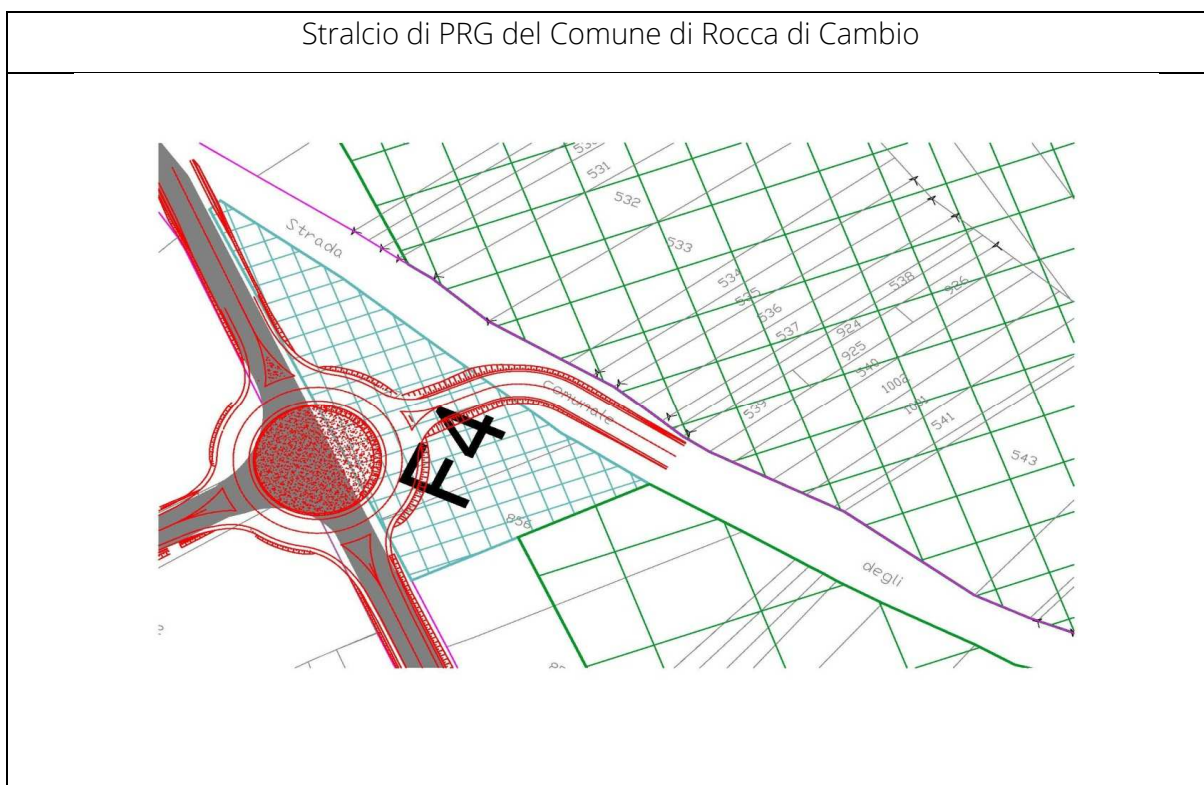
Per maggiore chiarezza si rimanda agli elaborati di progetto.

3. FINALITA' DELL'OPERA

L'intervento ha l'obiettivo di conseguire un migliore livello di servizio della S.S. 696 " Ex Brecciana" , attesa l'esistenza, soprattutto nel periodo invernale, di elevati flussi veicolari di ingresso-uscita da e verso la statale, con conseguente manovre sinistrorse che, in presenza di uno svincolo di tipo a rotonda vengono annullate con regime di svincolo esclusivamente destrorso.

Per tale motivo l'intervento non è altrimenti delocalizzabile.

L'intervento si sviluppa prevalentemente in zona di rispetto stradale e per una parte in zona F4 "Zona per attrezzature turistico/ricettive di carattere alberghiero ed extralberghiero".



4. VINCOLI DERIVANTI DA STRUMENTI PIANIFICATORI

Si riportano di seguito gli stralci cartografici relativi ai seguenti tematismi desunti dalle cartografie tematiche disponibili sul sito della Regione Abruzzo (Geoportal) e del MiBACT:

- 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, 142 e 157 e montagne oltre i 1200 m

Presentazione

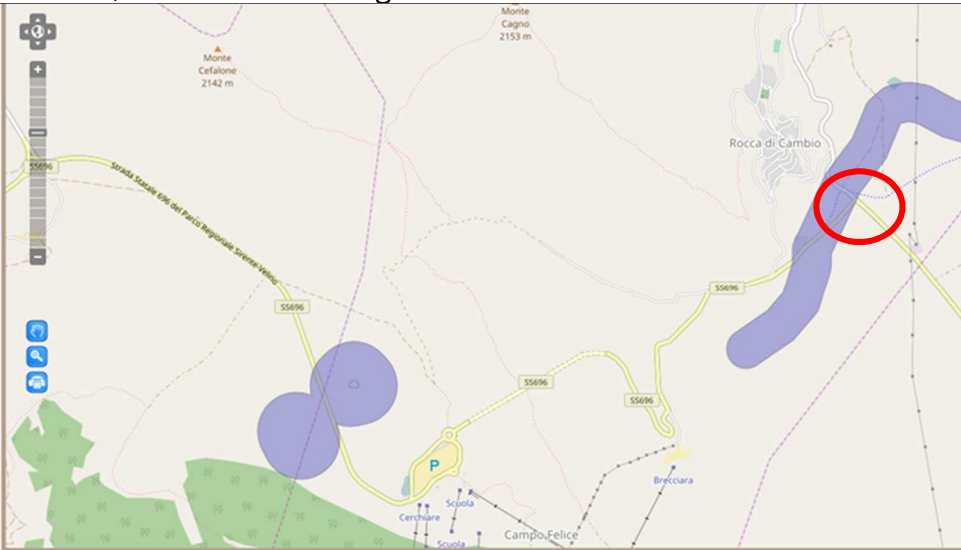
Cartografia di base


Vincoli D.Lgs.42/2004 c.d. "decretati" [artt.136, 157, 142 c. 1 lett. M]

Vincoli D.Lgs. 42/2004 c.d. "ope legis" [art. 142 c. 1, esc. lett. E, H, M]

Introduzione

- Area di rispetto coste e corai idrici
- Montagne oltre 1600 o 1200 metri
- Parchi
- Boschi
- Zone umide
- Zone vulcaniche





[vincoli](#) [home](#) [help](#) [login](#)

Presentazione

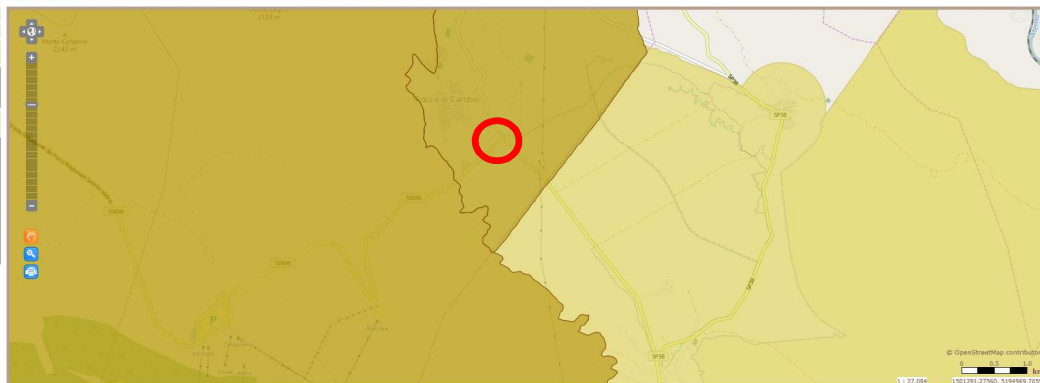
Cartografia di base

Vincoli D.Lgs.42/2004 artt.136 e 157

Vincoli D.Lgs. 42/2004 art. 142

Introduzione

- Vincoli
- Boschi
- Area di rispetto coste e corai idrici
- Zone umide
- Zone vulcaniche
- Montagne oltre 1600 o 1200 metri
- Boschi



Vincolo [130051]

GRUPPI MONTUOSI DEL MONTE VELINO MONTE PUZZILLO MONTE CASTIGLIONE E GLI ALTOPIANI DI CAMPO FELICE VALLE RUELLA PIANI DI PEZZA E VALLE DI TEVE MOD CODVIN.130085/130070/130061/130056/130071

Pubblicazione GU n° 179 del 1985-07-31

Decreto emissione: 1985-06-21

Legge istitutiva DM 21/9/84

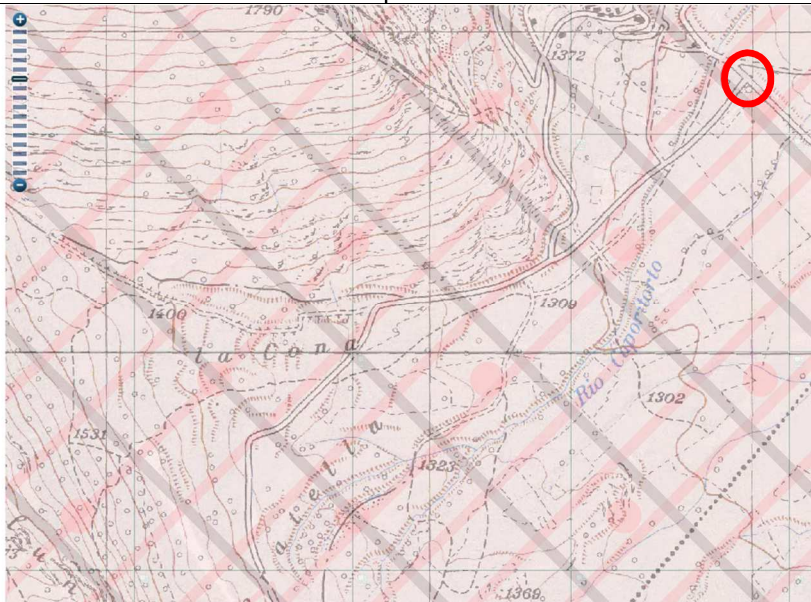
Stato del vincolo Decreto che modifica un vincolo esistente

Uso Immodificabilità

Lettera M NO

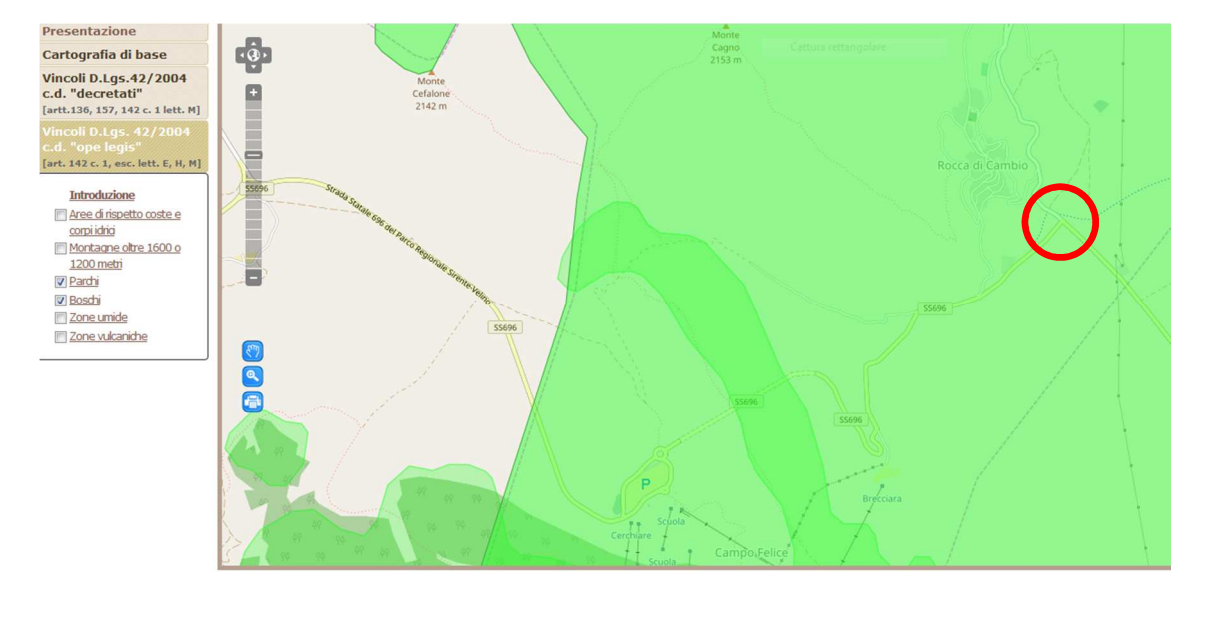
Siti di importanza Comunitaria e Zone a Protezione Speciale

- Livelli cartografici:**
 Carta topografica IGM scala 1:25.000 non disponibile
 Carta topografica IGM scala 1:25.000 non disponibile
- Aree protette - Zone di Protezione Speciale**
 [Zona di Protezione Speciale]
- Aree protette - Siti di Importanza Comunitaria**
 [Siti di Importanza Comunitaria]
- Aree protette - Parchi Territoriali Atrezzati**
 ▲
- Aree protette - Parchi**
 [Parco Naturale Regionale Sirente Velino]
 [Parco Nazionale d'Abruzzo Lazio e Molise]
 [Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga]
 [Parco Nazionale della Majella]
 [Zona di protezione esterna del PNALM]
- Aree protette - Important Birds Areas**
 [Parco Naturale Regionale Sirente Velino]
 [Parco Nazionale d'Abruzzo Lazio e Molise]
 [Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga]
 [Parco Nazionale della Majella]
 [Zona di protezione esterna del PNALM]
- Aree protette - Aree salvaguardia orso**
 □
- Italia Centrale
 non disponibile

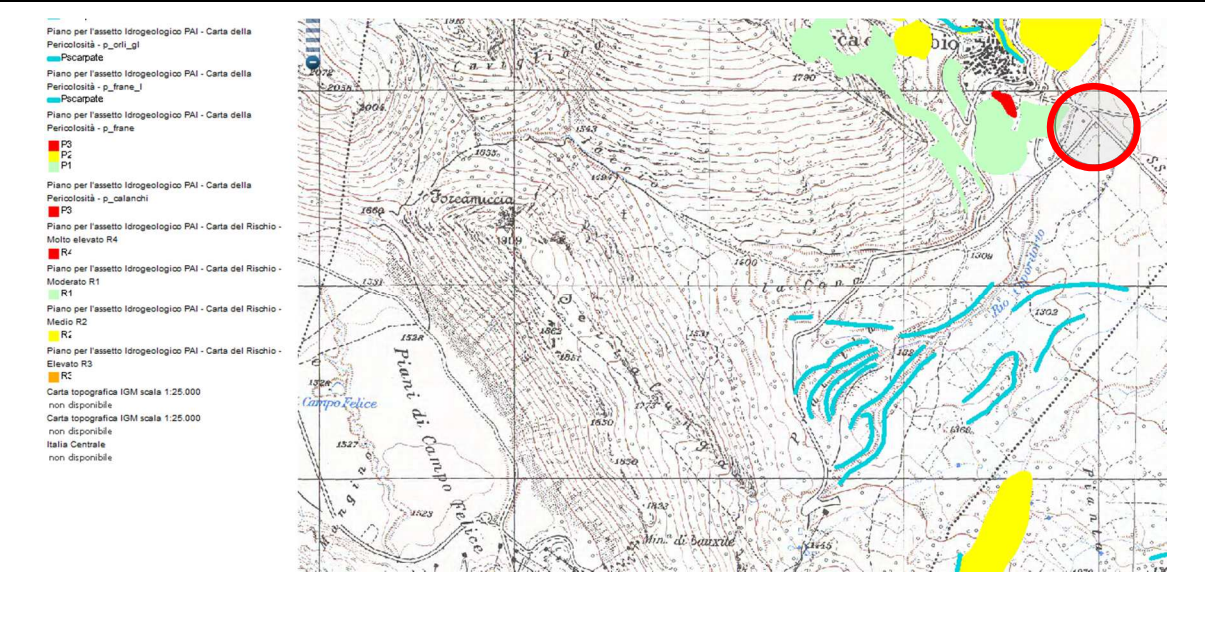


SIC n. IT7110206 Monte Sirente e Monte Velino
 ZPS n. IT7110130: Sirente Velino

Are Parco



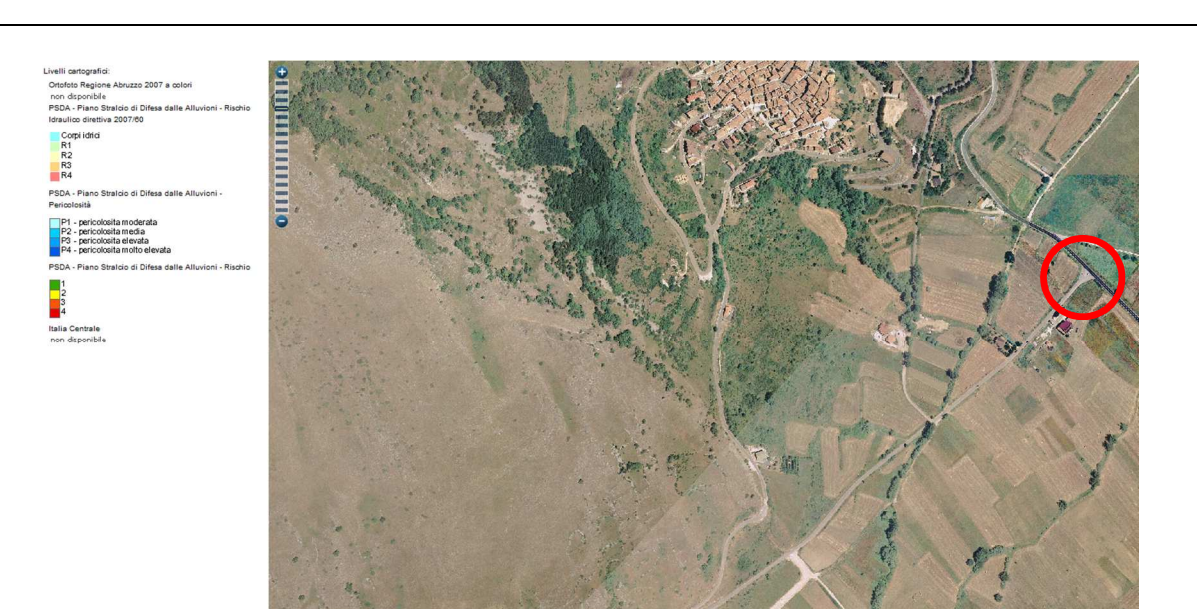
Carta P.A.I. Pericolosità

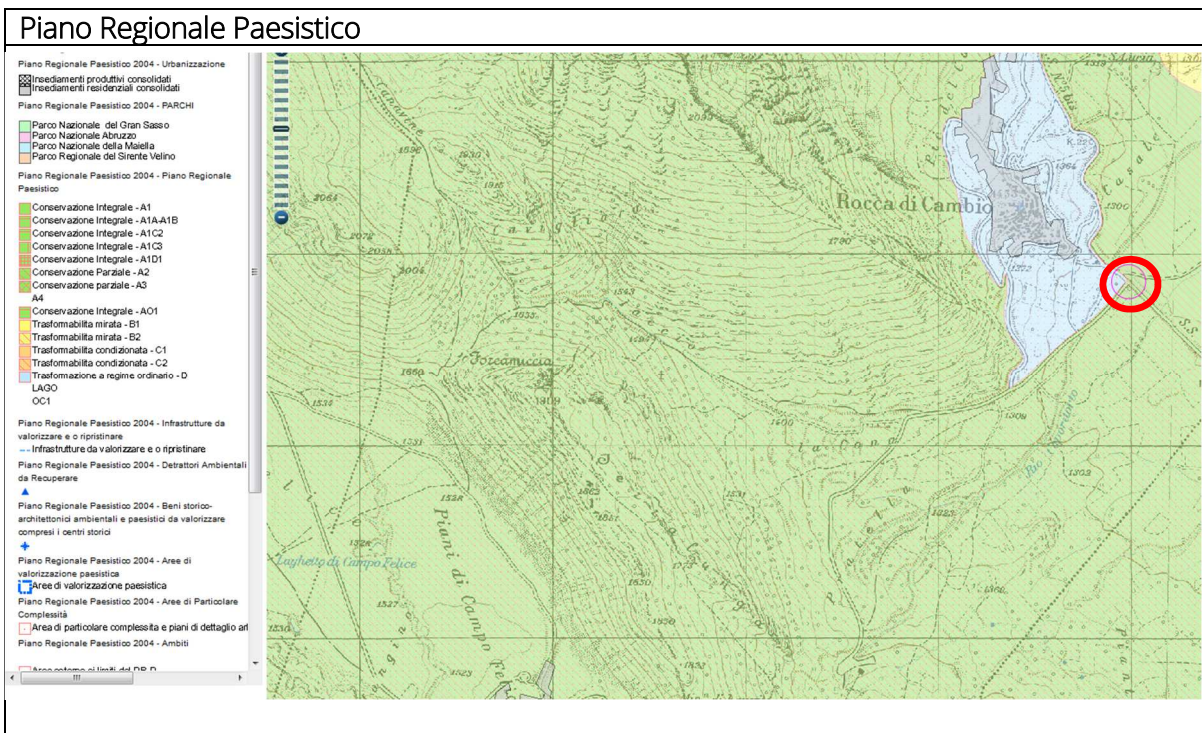


Vincolo Idrogeologico



Piano Stralcio Difesa Alluvioni PSDA





L'intervento rientra nell'ambito Montano, in Area Parco Regionale Sirente Velino, categoria A2 Conservazione Parziale, Aree di particolare complessità (art. 6 N.T.C.) Ambito del Massiccio Velino-Sirente e Monti Sibruini. L'intervento di progetto, vista la sua localizzazione che per la quasi totalità interessa un'area già antropizzata e urbanizzata e occupata dall'attuale rete stradale esistente ed in considerazione dell'impossibilità di altra localizzazione dell'intervento, può essere considerato compatibile con le prescrizioni normative.

Peraltro la messa in sicurezza dell'intersezione con eliminazione di manovre sinistrorse consente la riqualificazione funzionale dell'infrastruttura stradale al servizio dell'uso turistico e ricettivo previsto per le aree limitrofe nel PRP. Si ritiene pertanto l'intervento compatibile con le finalità pianificatorie.

Attesa la necessità di regolamentare lo svincolo in esame ai fini della sicurezza stradale, con particolare riferimento ai flussi di traffico che si determinano nei periodi di apertura degli impianti sciistici di Campo Felice in direzione Campo Felice ed in direzione dello Svincolo Autostradale, l'intervento si configura come miglioramento tecnico funzionale della viabilità esistente.

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 44 m tra la SS 696 , la SR 5 bis e la viabilità locale.
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 preminentemente 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.
--	---

<p>2. Localizzazione dei progetti</p> <p>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:</p>	
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 tecnologico e produttivo;
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.;

<p>3. Caratteristiche dell'impatto potenziale</p> <p>Attese le dimensioni dell'intervento di che trattasi si ritengono non significativi gli impatti come di seguito indicato:</p>	
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;

della probabilità dell'impatto:	trascurabile;
durata, frequenza e reversibilità dell'impatto:	trascurabile.

Si procede a 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 significativi consumi energetici	-

<p>Rumore e vibrazioni</p>	<p>Fase di esercizio: non si rilevano consumi energetici significativi rispetto allo stato attuale.</p> <p>Fase di cantiere: per la realizzazione dei lavori sarà necessario utilizzare le ordinarie tecnologie disponibili nel settore del movimento terra</p>	<p>Non si rilevano ricettori sensibili nell'area oggetto di intervento rispetto alla tipologia 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.</p>
----------------------------	---	--

<p>Produzione di polveri</p>	<p>Fase di esercizio: non si rilevano produzioni di polveri significativi rispetto allo stato attuale.</p> <p>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.</p>	<p>Recinzione delle aree di cantiere con elementi 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 trattenere, almeno parzialmente, le polveri aerodisperse; pulizia ad umido degli 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.</p>
------------------------------	---	--

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 dalla demolizione delle opere minori esistenti	In fase di cantiere saranno rispettate tutte le normative di settore in materia di produzione e smaltimento di rifiuti connessi col ciclo produttivo.
Movimentazione terre	I volumi di terra da movimentare sono contenuti	In fase esecutiva saranno individuate aree di cantiere per deposito temporaneo limitrofe al sedime della SS 696 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 hanno carattere puntuale e interessano prevalentemente la fascia di rispetto stradale.	-
Eventuali espunti e/o immissioni di essenze	Non sono previsti espunti di essenze di rilievo nella fascia di rispetto stradale o comunque interessata dalla sistemazione dell'intersezione.	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 nei ricettori esistenti	-

<p>Relazione geologica con individuazione della falda acquifera</p>	<p>I lavori non interessano la falda acquifera. I piani di posa dei rilevati si attesteranno sui sedimi esistenti in affiancamento al corpo stradale esistente, previo scotico del primo strato di terreno vegetale (da riutilizzare per i rivestimenti delle scarpate).</p>	<p>-</p>
<p>Sovrapposizione degli interventi al PRP</p>	<p>Si rimanda al paragrafo relative alla vincolistica evidenziando che l'intervento di messa in sicurezza dell'intersezione che si propone, mediante eliminazione di manovre sinistrorse, consente la riqualificazione funzionale dell'infrastruttura stradale al servizio dell'uso turistico e ricettivo previsto per le aree limitrofe nel PRP. Si ritiene pertanto l'intervento compatibile con le finalità pianificatorie.</p>	<p>-</p>

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.