



Il Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto della variante alla S.S. 80 "Teramo Mare" lotto III "Villa Zaccheo"- "Mosciano Stazione" da realizzarsi in Comune di Teramo, presentata dalla Provincia di Teramo, in data 18 dicembre 1997;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Provincia di Teramo in data 20 aprile, 3 giugno e 3 agosto 1998;

VISTA la nota della Regione Abruzzo del 30 aprile 1998, pervenuta in data 11 maggio 1998, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

VISTA la nota del Ministero per i beni e le attività culturali del 24 giugno 1998, pervenuta in data 8 luglio 1998, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

VISTO il parere n. 273 formulato in data 7 ottobre 1998 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dalla Provincia di Teramo;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste:

- nel progetto dell'ultimo lotto (Lotto III) di un tronco della Variante alla S.S. 80 che iniziando in prossimità dello svincolo in località Cartecchio dell'Autostrada "A 24", termina all'autostrada "A 14", nella quale si immette con una bretella in corrispondenza del casello di Mosciano S. Angelo. Tale variante realizza un collegamento tra i due tronchi autostradali A14 e A 24. Il progetto prevede una estesa di 6 Km con una sezione stradale del tipo III C.N.R. con piattaforma di larghezza totale di m 19,10 separata da spartitraffico centrale di m 1,60.

FB
mmw
AR

Ogni carreggiata dispone di due corsie da m 3,50 affiancate lateralmente da una banchina laterale di m 1.75;

- l'opera è motivata dal fatto che l'attuale strada statale n. 80, nel tratto in esame, risulta avere una sezione inadeguata e non suscettibile di un miglioramento in sede. Inoltre la quantità di traffico presente, gli incroci a raso o regolati da impianti semaforici, gli insediamenti urbani ed industriali prospicienti l'attuale statale, la rendono congestionata e con un tasso di incidentalità elevato.

Ad oggi nel tronco in variante risultano realizzati o in corso di realizzazione i seguenti lotti:

- Lotto I dall'innesto con la A 24 sino alla bretella dello svincolo di S. Nicolò, attualmente in esercizio;

- Lotto II dal termine del Lotto I alla S.P. n. 24 in prossimità della località Villa Zaccheo; in corso di realizzazione. I lavori consegnati il 26 giugno 1997, sono attualmente sospesi a causa del fallimento dell'impresa costruttrice;

- il progetto del Lotto III, oggetto del presente decreto, si interconnette da un lato con il Lotto II e dall'altro con il casello autostradale della A 14 mediante l'adeguamento dell'attuale S.P. n. 22.

Nel progetto di massima del 1986/87 era stato ipotizzato un potenziale prolungamento della variante esteso ad un IV lotto nella tratta Mosciano S. Angelo-Giulianova. Tale progetto non ha avuto alcun seguito sia in termini approvativi che di progettazione esecutiva.

Inoltre, da quanto evidenziato dalla Provincia di Teramo V Settore - Urbanistica Pianificazione Territoriale Ambiente con nota del 5 marzo 1998, negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistici vigenti, ai vari livelli, tale ipotesi infrastrutturale non è prevista né è ritenuta necessaria.

La Provincia di Teramo non esclude però che in corrispondenza dello svincolo previsto per il raccordo con la S.P. n.22 possano inserirsi collegamenti di viabilità secondaria, come previsti nel Piano Territoriale Provinciale, anche mediante il recupero e adeguamento di strade locali;

osservato che:

- il tracciato si sviluppa interamente sulla riva destra del Fiume Tordino in una fascia che non interferisce con il regime idraulico del fiume stesso, intercettando con due attraversamenti alcuni corsi d'acqua minori e di limitatissima rilevanza idraulica: il Fosso Cordesco ed il Fosso Cantalupo affluenti in destra idraulica del Fiume Tordino;

- l'unica opera di attraversamento del Tordino, prevista nel tratto di collegamento con la A14, utilizza il ponte esistente prevedendo un allargamento della piattaforma stradale. Da quanto riportato nello studio l'esame delle portate massime del Fiume Tordino indicano una variabilità delle portate stesse, fattore evidenziato dalla morfologia dell'alveo;

- in regime ordinario il corso d'acqua impegna la sola savanella, la quale è in grado di smaltire le portate di magra e di morbida nell'ordine dei 30 mc/sec. La larghezza dell'alveo è invece impegnata solo episodicamente in occasione di portate più significative;

- tutto l'ambito interessato dall'intervento è caratterizzato da una utilizzazione agricola e antropica prevalentemente caratterizzata da nuclei industriali e da piccoli e medi centri abitati.

Per quanto riguarda l'utilizzazione agricola, la vallata del Fiume Tordino, con le sue pianure irrigue, è caratterizzata da una agricoltura intensiva, mentre le superfici occupate a pascolo sono molto limitate;

- adiacente al lotto in esame ricade il nucleo rurale di Villa Zaccheo e numerosi beni architettonici distanti dal tracciato;

WVW
CS
AR



Il Ministro dell' Ambiente

considerato che:

- la realizzazione del progetto dovrebbe contribuire al raggiungimento dei seguenti obiettivi:
 - il completamento di un collegamento tra l'area Romana-Tirrenica e l'area Teramana con l'area della costiera adriatica;
 - l'aumento del flusso veicolare sull'intero tratto autostradale Teramo-Roma;
 - il recupero della vivibilità sulle aree urbane esistenti sulla direttrice Teramo-Giulianova, con l'eliminazione del traffico non proprio degli ambiti urbani interessati e che, a causa dell'inesistenza del raccordo tra la A 14 e la A 24, utilizza l'attuale S.S. 80;
- il progetto del III Lotto prevede, inoltre, la realizzazione del collegamento funzionale diretto tra l'ultimo svincolo della variante ed il casello autostradale della A14 di Mosciano, mediante l'adeguamento e la nuova sistemazione dell'attuale S.P. 22. Per l'attuale S.P. 22 si prevede l'adeguamento ad una piattaforma di m 13,60 comprendente due corsie, una per ogni senso di marcia, spartitraffico centrale, corsie di emergenza e marciapiedi laterali, nonché l'allargamento del ponte esistente sulla S.P. 22, mediante una piattaforma di m 6,50 in aderenza all'attuale, la realizzazione di una rotatoria a raso ed una piccola galleria artificiale che sottopassando l'attuale S.S. 80 e la sede ferroviaria raggiunge il suddetto casello della A 14. Anche il casello autostradale verrà modificato e potenziato;
- il collegamento funzionale diretto, sopra descritto, oltre a permettere l'immissione sulla A14, collega la variante stessa con la stazione ferroviaria di Mosciano e l'area industriale limitrofa e consente l'innesto con la vecchia S.S. 80 e con la S.S. 262 Dir;
- il costo del progetto risulta pari a circa 90 MLD, per la realizzazione si prevedono circa 36 mesi di lavoro;
- per la realizzazione dei rilevati e delle altre opere (viadotti, svincoli, ecc) lo studio prevede il reperimento di circa m³ 1.200.000 di inerti in diverse cave individuate ed ubicate nel raggio di pochi chilometri dal tracciato. La quantità di materiale pari a circa m³ 80.000 proveniente dalla bonifica (scotico superficiale) potrà essere completamente riutilizzato;
- l'analisi e l'elaborazione dei dati di traffico ufficiali Anas e Autostrade relativi alla rete esistente, sono stati analizzati nello studio al fine di determinare in termini trasportistici gli effetti della realizzazione del III Lotto. Sono stati considerati pertanto gli scenari riferiti allo stato attuale, all'opzione zero al 2002 e 2022 (scenario 1 e 2) nonché lo scenario con la realizzazione dell'intervento al 2002 e 2022 (scenario 3 e 4);
- allo stato attuale la S.S. 80, nel tratto Teramo-Giulianova, costituisce, l'unica trasversale interessata da un consistente volume di traffico. Il Traffico Giornaliero Medio relativo ai dati rilevati nell'anno 1996 nel tratto Teramo-Giulianova è pari a 24.173 veicoli leggeri/giorno e 1.487 veicoli pesanti/giorno;
- le ipotesi che hanno condotto alla definizione degli scenari di riferimento sinteticamente si riferiscono ad un aumento costante annuo del traffico pari al 2%, all'aumento dei flussi del 10% determinati dalla realizzazione del II Lotto e dell'aumento 10% per la realizzazione del III Lotto;
- la realizzazione del II Lotto (Opzione zero -Scenari 1 e 2) contribuisce a decongestionare il traffico sulla S.S. 80 solo nel primo tratto. Al termine del II Lotto, infatti, in località Villa Zaccaro, il traffico di attraversamento è costretto a riprendere la statale, peggiorando, nel secondo tratto, una condizione già critica (livello di servizio F);
- relativamente all'opzione zero in termini di flussi di traffico nello scenario all'anno 2002 vengono ipotizzate:

- una crescita del traffico pari al 2% composto annuo;
- un trasferimento dalla S.S. 80 sulla variante della quota di traffico pari al 60% ritenuta di attraversamento, mantenendo una quota del 40% sulla S.S. 80 storica (l'intera quota di traffico ipotizzato "locale");
- una ulteriore crescita del traffico sulla variante pari al 10% (presumibilmente per generazione e/o ulteriore cattura). A seguito di queste ipotesi in tale scenario abbiamo circa 10.466 veicoli leggeri e 644 pesanti sulla S.S. 80, tratto Teramo-Villa Zaccheo, e 17.269 veicoli leggeri e 1.062 pesanti sul II Lotto della variante. Alla fine del Lotto II i flussi sopra indicati si ricompongono sommando sulla S.S. 80 circa 27.735 veicoli leggeri e 1.706 veicoli pesanti. Relativamente all'opzione zero nello scenario all'anno 2022, a seguito di una ulteriore crescita del traffico complessivo ancora pari a un 2% si avranno circa 16.000 veicoli leggeri e 995 pesanti sulla S.S. 80, tratto Teramo-Villa Zaccheo, e 26.698 veicoli leggeri e 1.642 pesanti sul II Lotto della variante;
- nello scenario con l'intervento del Lotto III (Scenari 3 e 4) le previsioni di traffico rispetto allo scenario "0" mutano per la previsione di una ulteriore crescita del traffico sulla variante di un 10% (ancora presumibilmente per generazione e/o ulteriore cattura). Con tali ipotesi si otterrebbe all'anno 2002 circa 10.889 veicoli leggeri e 670 pesanti sulla S.S. 80 e 19.764 veicoli leggeri e 1.215 pesanti sulla variante completa alla S.S. 80 per un totale di 20.979.

A seguito del completamento della variante alla S.S. 80, si otterrebbe quindi un consistente alleggerimento del traffico sul corrispondente tratto della S.S. 80 storica;

- gli indicatori presi in considerazione nello studio per le analisi dell'inquinamento atmosferico sono le polveri, il CO e l'NOX. Le analisi sono state effettuate in base alle condizioni meteorologiche prevalenti e in base a quelle peggiori per quanto riguarda i settori di direzione del vento. Dal confronto tra la situazione attuale e gli scenari con e senza infrastruttura emerge un netto miglioramento dei livelli di inquinamento all'orizzonte 2002, nell'ipotesi che venga realizzata l'infrastruttura.

Nel caso invece della sola realizzazione del Lotto II, "Opzione zero", si avrebbe una congestione dei livelli di traffico con conseguente aumento dei livelli di inquinamento;

- per quanto riguarda l'inquinamento fonico sono stati individuati recettori sensibili all'interno di una fascia di 500 m a cavallo della linea di mezzera e con l'ausilio di modelli di simulazione per valutare l'impatto, assumendo come dati dei flussi di traffico quelli previsti nell'anno 2002. Dall'esame dei risultati delle analisi, si evince che i limiti di riferimento vengono rispettati nella quasi totalità dei casi, con l'eccezione dei ricettori presenti nelle vicinanze dei viadotti "Zaccheo" e "Cordesco", dove si hanno valori che oscillano dai 70 Leq ai 65 Leq nel periodo diurno e da 63 a 57 Leq notturni. In tali tratti lo studio ha previsto gli interventi di mitigazione acustica.

Occorre inoltre evidenziare come la realizzazione della variante determinerà una diversificazione dei flussi di traffico dalla S.S. 80 alla nuova infrastruttura con abbattimenti dei livelli sonori sulla S.S. 80 stessa;

valutato che:

per quanto riguarda le mitigazioni ambientali lo studio individua:

controllo delle acque di piattaforma:

- il progetto prevede la realizzazione di un sistema di apposite vasche di opportune dimensioni, per la raccolta delle acque di prima pioggia e in caso di sversamenti di sostanze tossiche accidentali. Inoltre è stato previsto per lo strato finale della pavimentazione stradale uno strato in conglomerato bituminoso drenante che realizza un preliminare filtro delle acque di prima pioggia;



Il Ministro dell'Ambiente

opere di mitigazione dell'inquinamento acustico:

- il progetto prevede l'inserimento di m 580 di barriere acustiche di altezza di circa m 2,50 costituite da pannelli da collocarsi in prossimità degli abitati di Villa Zaccheo (m 180) e di Cordesco (m 400). Prevede, inoltre, l'utilizzazione di una pavimentazione drenante e fonoassorbente con caratteristiche tali da attenuare il "rumore di rotolamento";

opere a verde:

- al fine di schermare le visuali delle cave, delle discariche e della zona industriale il progetto prevede nei pressi della discarica di Cordesco, al km 4+800 e lungo la bretella di collegamento funzionale una barriera visiva con l'impiego di essenze autoctone opportunamente disposte (filari alternati di Corniolo, Sanguinello, Scotano, Tamerice ornamentale, Acero campestre, albero di Giuda e Farnia). Per quanto riguarda l'unico punto di attraversamento del fiume Tordino è prevista la piantagione di Salice comune, Salice da ceste, Salice nero e Ontano nero.

Altre opere di sistemazione a verde riguardano gli svincoli, con essenze arbustive e con Rosmarino Lavanda e Biancospino. Per le scarpate dei rilevati si prevede la Gimęstra, il Corniolo e Sanguinello.

Si prevedono inoltre muri cellulari ecologici a protezione del piede della scarpata;

- le previsioni di traffico per il III Lotto della variante alla S.S. 80 (per deviazione dall'attuale strada storica e per successivi trend di crescita), non hanno preso in considerazione in modo specifico la S.P. 22 nel punto in cui si atterra con il III Lotto ed in particolare nel tratto tra la variante S.S. 80 e la S.S. 80 storica (che quindi funge anche da raccordo per l'adiacente casello autostradale di Mosciano). Peraltro nello schematico flussogramma di rete risulta ipotizzato che l'intero flusso della variante ritorni tutto, attraverso la S.P. 22, alla S.S. 80. Sulla base di tali stime di traffico si ritiene possibile, già al 2002, il raggiungimento di livelli di congestione nel tratto di adeguamento della S.P. 22, previsto a due corsie complessive.

Tale condizione si raggiungerebbe, senza considerare prudenzialmente le asserite possibilità di deviazione di consistenti quote di traffico originariamente previste sulla Variante S.S. 80 (deviazioni semplicemente ipotizzate dal proponente nella documentazione integrativa), e senza considerare nemmeno le ulteriori quote di traffico locale esistente o previsto sulla stessa S.P. 22 (per movimenti locali o per accesso/ingresso ai prospicienti insediamenti industriali).

Qualora anche si ipotizzasse una deviazione complessiva su itinerari paralleli alternativi minori pari ad un complessivo 30% del traffico della variante alla S.S. 80, il livello di congestione sulla S.P. 22 verrebbe comunque raggiunto entro un orizzonte di medio periodo (8-10 anni).

Queste possibile congestioni determinate dalla ridotta capacità del tratto della S.P. 22, potrebbero essere ulteriormente aggravate dagli ulteriori effetti turbativi determinati dai possibili fenomeni di accumulo al casello autostradale, e/o all'incrocio a raso con la S.S. 80 storica, incrocio oltretutto penalizzato dalla presenza del passaggio a livello.

La funzionalità di tale tratto della S.P. 22 risulta essenziale per la completezza dell'itinerario lungo la direttrice S.S. 80 (variante più attuale) da Teramo a Giulianova. Gli effetti ambientali di tali fenomeni di congestione potranno essere quindi rilevanti sia sulla funzionalità della mobilità locale (lungo la S.P. 22, sul limitrofo incrocio, sull'accessibilità degli insediamenti produttivi) sia sulla qualità ambientale dell'area complessiva;

- altri impatti, relativamente modesti, sono sostanzialmente individuabili nella sottrazione di suolo, in gran parte adibito ad uso agricolo, ad eccezione di una ridotta superficie di vegetazione ripariale nei pressi dell'attraversamento del Fiume Tordino e in corrispondenza dello svincolo alla fine del lotto III, che comunque verrà ripristinata con piantagione di specie autoctone. Inoltre in alcuni

MM
GBR

tratti, l'intervento determinerà, anche in ragione della prossimità dell'infrastruttura ad alcune abitazioni, un aumento della pressione acustica;
Questi impatti possono esser ritenuti di modesta entità e contenibili con idonee misure di mitigazione attuabili lungo la fascia territoriale coinvolta. Va comunque rilevato che, complessivamente, la realizzazione del completamento della variante alla S.S. 80 apporterà un miglioramento generalizzato alla circolazione sull'attuale S.S. 80 e al clima acustico ed atmosferico della zona limitrofa all'attuale strada statale;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota della Regione Abruzzo del 30 aprile 1998, pervenuta l'11 maggio 1998, con cui si esprime parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- le acque meteoriche intercettate dalla piattaforma stradale vengano convogliate in idonee vasche, le quali periodicamente devono essere spurgate previa verifica delle caratteristiche C-F-B del rifiuto, finalizzato all'idoneo smaltimento ai sensi del Decreto Legislativo n. 22/97 e sue successive modificazioni ed integrazioni;
- verifica delle acque in uscita dalle vasche in rispetto alla tabella A della legge 319/76 e quindi la rispettiva canalizzazione finale verso il fiume;

CONSIDERATA la nota del Ministero per i beni e le attività culturali del 24 giugno 1998, pervenuta in data 8 luglio 1998, con cui si esprime parere positivo alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- in caso di ritrovamenti di cose di interesse archeologiche si dovrà procedere all'immediata denuncia del ritrovamento alla Soprintendenza competente per territorio;
- si attui la migliore conservazione delle cose ritrovate, lasciandole nelle condizioni e nel luogo in cui sono state rinvenute, fino alla visita del personale specializzato della Soprintendenza competente, salvo che per le cose mobili che dovranno essere consegnate immediatamente al Sindaco o alla Stazione dei Carabinieri affinché sia garantita la sicurezza e siano tenute a disposizione della Soprintendenza competente per territorio;

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti dell'art. 6, comma 4, della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla variante della S.S. 80 "Teramo Mare" lotto III "Villa Zaccheo Mosciano Stazione", da realizzarsi in Comune di Teramo presentato dalla Provincia di Teramo, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

GB
AR



Il Ministro dell'Ambiente

a) in corrispondenza del nodo S.P. 22-sottopasso ferroviario-casello autostradale - S.S. 262 Dir, il progetto esecutivo dovrà essere integrato con la soluzione progettuale trasmessa, con nota del 3 agosto 1998 dalla Direzione Generale ANAS, che prevede l'inserimento di due "rampe di svincolo" e l'allargamento del manufatto di attraversamento (galleria artificiale).

Tale soluzione dovrà essere realizzata contestualmente alla realizzazione dell'intervento complessivo per consentire la massima deviazione dei flussi di traffico dall'attuale passaggio a livello e comunque la possibilità di deflusso continuo alla connessione tra la variante alla S.S. 80 e la S.S. 80 storica, tronco est, in entrambi i versi (Teramo Giulianova e viceversa);

b) dovrà essere presentato un progetto di fattibilità dell'assetto di lungo periodo che preveda una soluzione complessiva del nodo terminale della variante alla S.S. 80 (come sopra individuato).

Tale soluzione dovrà almeno consentire:

- la connessione diretta tra Variante S.S. 80 e casello autostradale, senza ricarico su altri tratti di viabilità ordinaria o su intersezioni con essa e, in particolare, senza più interferenze tra traffico superstradale/autostradale e traffico locale/di accesso alla zona industriale;

- la soppressione del passaggio a livello.

Per le opere aggiuntive e/o modificative previste da tale soluzione dovrà essere ipotizzata una temporalizzazione di attuazione che garantisca, in ogni fase temporale e sulla base di una opportuna modellizzazione di condizioni confortevoli o comunque accettabili di deflusso (almeno con un livello di servizio C - metodologia H.C.M.) per ogni possibile relazione o manovra;

c) dovrà essere approntato un modello, applicato ai diversi scenari temporali di traffico, debitamente comprovato e validato, sia della rete di viabilità dell'intera area di studio sia del complesso nodo terminale della variante nelle sue singole funzionalità (diversi archi di svincolo tra variante alla S.S. 80, S.P. 22, S.S.80 storica, casello autostradale, S.P. 262 Dir).

Tale particolare modellizzazione del nodo dovrà prendere in considerazione ogni specifico apporto di traffico dai diversi archi su di esso confluenti e dovrà inoltre tenere in debita considerazione le penalizzazioni di capacità determinate dalla regolazione dell'incrocio sulla S.S. 80 attuale, nonché dal passaggio a livello e dai movimenti di ingresso/uscita ai prospicienti insediamenti industriali;

d) per le determinazioni di programmazione finanziaria ed esecutiva delle opere aggiuntive di cui al punto b), nel tratto della S.P. 22, compreso tra le due rotatorie e sulle rotatorie stesse, dovrà essere progettato e realizzato un sistema di monitoraggio del traffico e all'applicazione del modello, da installarsi al momento della messa in esercizio del III Lotto sulla base delle cui risultanze redigere, annualmente, una analisi del traffico da trasmettere all'ANAS, alla Regione e Ufficio Viabilità e Ambiente ed all'ARPA;

e) dovranno essere realizzati tutti gli interventi di mitigazione indicati nello studio e negli allegati forniti nella relazione di chiarimento, trasmessa in data 20 aprile 1998;

f) si dovrà prevedere, per quanto riguarda lo svincolo con la S.P. 22, la soluzione adottata con documento del 20 aprile 1998, in ottemperanza a quanto richiesto dal Ministero dell'Ambiente e che prevede, rispetto alla soluzione originaria, l'avvicinamento delle rampe di svincolo, nonché lo spostamento del tracciato verso la strada interpodere Ex Molino Sabatini, dalla progressiva km 4+801 alla progressiva km 6+100 di fine lotto, al fine di ridurre la relativa area interclusa, di contenere in parte l'occupazione dello svincolo e di allontanarsi dal Fiume Tordino.

Tale soluzione potrà prevedere ulteriori modifiche che risultassero necessarie al fine di rendere quanto più compatibile le opere aggiuntive di cui al punto b);

HW
GS

- g) si dovrà predisporre un progetto preliminare di riqualificazione ambientale per le aree intercluse comprese tra la nuova infrastruttura ed il Fiume Tordino, computandone i costi e prevedendone la relativa copertura finanziaria; obiettivi di tale progetto saranno il miglioramento dell'assetto naturalistico ed ecosistemico attuale, anche attraverso la ricostruzione di habitat naturali e paranaturali su almeno una parte delle aree in questione e l'analisi delle possibili fonti di finanziamento (fondi erogati ai sensi dei regolamenti 2078/92/CEE e 2080/CEE, ecc.);
- h) per quanto riguarda le sistemazioni a verde previste nello studio d'impatto ambientale, si dovrà limitare l'uso della Ginestra ad una percentuale non superiore al 10%.
- Le specie autoctone impiegate per realizzare le fasce a verde per schermo visivo dovranno essere arricchite con altre specie autoctone quali ad esempio: il pioppo nero e il pioppo bianco, mentre per le specie arbustive si dovrà utilizzare anche il ligustro, il carpino nero, il viburno e l'orniello. Infine per quanto riguarda tutte le tipologie di interventi a verde previsti, si deve far riferimento al documento del Ministero dell'ambiente "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del settembre 1997;
- i) nei tratti in rilevato, si dovrà prevedere l'adeguamento dei sottopassi viari previsti o l'inserimento di scatolari di m 2 per m 1,50 di altezza per consentire il passaggio della fauna minore, in modo che la distanza tra un passaggio e l'altro sia non inferiore a 500 m, nonchè valutare l'opportunità di inserimento di reti di recinzione lungo la piattaforma stradale;
- l) nella fascia di 200 m per ciascun lato (fascia di pertinenza) i valori limite assoluti di immissione del rumore prodotto dall'infrastruttura stradale, in corrispondenza dei ricettori sensibili, non dovrà eccedere i 65 dB(A) come Leq diurno e i 55 dB(A) come Leq notturno.
- In tal senso dovrà essere preso in considerazione la localizzazione di ulteriori barriere acustiche o la modifica delle strutture di protezioni già previste dal progetto presentato, verificando in particolare il clima acustico anche nei tratti compresi fra le seguenti progressive:
- dal km 0+400 al km 0+700;
 - dal km 1+300 al km 1+700;
 - dal km 2+400 al km 2+680;
 - dal km 3+080 al km 3+800;
- m) il proponente dovrà assicurare la verifica della congruità degli interventi *ex post* di mitigazione acustica proposti sulla base di misure effettuate negli stessi punti in corrispondenza dei ricettori sensibili, che consentano di monitorare l'andamento dei livelli sonori all'apertura dell'esercizio;
- n) i progetti di cui alle prescrizioni denominate punto d), g), i) dovranno essere sottoposti a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente, prima dell'avvio dei lavori. I progetti di cui alle prescrizioni denominate punto a), b), c), e) dovranno essere sottoposti a verifica di ottemperanza del Ministero dell'Ambiente, entro 6 mesi dalla data di comunicazione del provvedimento e comunque prima dell'avvio dei lavori relativi all'intero nodo terminale della variante alla S.S. 80 e del tratto della stessa successivo alla progressiva km 4+800;
- o) dovranno, altresì, essere ottemperate le prescrizioni della Regione Abruzzo e del Ministero per i beni e le attività culturali ove non ricomprese nelle precedenti;

GB
hww



Il Ministro dell'Ambiente

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Provincia di Teramo, all'Anas Direzione Centrale, all'ANAS Compartimento della viabilità dell'Abruzzo, al Ministero dei Lavori Pubblici DICOTER ed alla Regione Abruzzo, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma 3, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 19 FEB. 1999

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



La presente copia fotostatica composta
di N. 5..... fogli è conforme al
suo originale

Roma, li 19-02-99