



PROVINCIA  
DI TERAMO

Medaglia d'Oro al Merito Civile

AREA 3 - TECNICA  
Settore 3.10  
Pianificazione del Territorio – Urbanistica  
Piste ciclopedonali – Politiche comunitarie

A mezzo PEC

*Il presente documento, in quanto inviato con mezzo idoneo ad accertare la fonte di provenienza, soddisfa il requisito della forma scritta e alla sua trasmissione non seguirà quella del documento cartaceo*

Al **Dirigente**  
**Divisione V Procedure di valutazione VIA e VAS**  
**Dott.ssa Orsola Renata Maria Reillo**

*va@PEC.mite.gov.it*

Al

**Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco**

*digianfrancesco.carlo@mite.gov.it*

**OGGETTO:** [ID 8776] Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, comprensiva dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.Lgs. 42/2004, nonché della verifica del Piano di Utilizzo, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017. Progetto denominato "S.S. n° 80 "del Gran Sasso d'Italia - Tratta stradale Teramo - Mare: variante alla S.S. 80 dalla A14 (Mosciano S. Angelo) alla SS16 (Giulianova) - 4° Lotto. Progetto Definito". Comunicazione procedibilità dell'istanza, pubblicazione documentazione e responsabile del procedimento. Invio parere ex art. 20 D.Lgs. 267/00.

Si invia, in allegato, copia della Determina Dirigenziale n. 1393 del 17/10/2022 relativa al parere in oggetto.

Cordiali saluti.

Il Responsabile del Procedimento  
arch. Giuliano Di Flavio

*Copia analogica a stampa tratta da documento informatico sottoscritto con firma digitale*

### Area 3

#### Pianificazione Territorio - Urbanistica - Piste Ciclo-pedonali

# DETERMINA DIRIGENZIALE NR. 1393 DEL 17/10/2022

## Proposta di determina Nr. 1602 del 17/10/2022

OGGETTO: SETTORE 3.10 PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO URBANISTICA PISTE CICLOPEDONALI POLITICHE COMUNITARIE.  
AQ16 - S.S. N° 80 "DEL GRAN SASSO D'ITALIA" - TRATTA STRADALE TERAMO - MARE: VARIANTE ALLA S.S. 80 DALLA A14 (MOSCIANO S. ANGELO) ALLA SS16 (GIULIANOVA) – 4° LOTTO. PROGETTO DEFINITO. ISTANZA PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE.  
PARERE RESO IN QUALITÀ DI AUTORITÀ CON COMPETENZA AMBIENTALE.

### IL DIRIGENTE

#### PREMESSO che:

- la Provincia di Teramo, con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 143 del 18/12/1998, ha adottato e con successiva deliberazione di C.P. n. 20 del 30/03/2001 ha approvato il Piano Territoriale Provinciale;
- con deliberazione n. 20 del 29/05/2014 il Consiglio Provinciale ha adottato, e con successiva deliberazione di C.P. n. 50 del 20/10/2017 ha approvato, gli "Indirizzi strategici per la Pianificazione Territoriale in materia di sostenibilità costituiti dai seguenti elaborati: "Variante N.T.A. del P.T.C.P" e "Piano strategico per la sostenibilità ambientale e il contenimento del consumo del suolo";

**VISTI** il Decreto del Presidente della Provincia di Teramo n. 12 del 30/07/2021 con il quale si è individuato l'Ing. Francesco Ranieri quale soggetto da incaricare quale Dirigente Tecnico a tempo determinato dell'Area 3 e la successiva Determina Dirigenziale Area 1 n. 1077 del 30/07/2021 di assunzione dello stesso;

**VISTA** la nota prot. n. 112701 del 16/09/2022, acquisita al protocollo provinciale in data 16/09/2022 al n. 20353, inviata dal Commissario Straordinario per gli interventi infrastrutturali sulla S.S.80, con allegata la documentazione tecnica ed amministrativa relativa al progetto in oggetto;

**CONSIDERATA** la necessità di verificare le informazioni e considerazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale alla luce del vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Teramo che, ai sensi dell'art. 7, comma 3, della L.R. 18/83:

- individua le zone da sottoporre a speciali misure di salvaguardia dei valori naturalistici, paesistici, archeologici, storici, di difesa del suolo, di protezione delle risorse idriche, di tutela del preminente interesse agricolo;
- fornisce, in relazione alle vocazioni del territorio ed alla valorizzazione delle risorse, le fondamentali destinazioni e norme d'uso: per il suolo agricolo e forestale; per la ricettività turistica e gli insediamenti produttivi industriali e artigianali; per l'utilizzazione delle acque; per la disciplina dell'attività estrattiva;

**DATO ATTO** che il tracciato ha inizio in corrispondenza della rotatoria esistente che connette il tratto terminale della attuale SS80, cui il presente progetto ne costituisce il proseguimento, con le strade provinciali S.P.22e (verso sud) e S.P. 22a (verso nord); quest'ultima funge da importante bretella di collegamento con la vicina autostrada A14. Si sviluppa quindi verso est con un tratto rettilineo di circa 226 m, sottopassando altimetricamente l'autostrada A14, mediante la realizzazione di un sottovia; intorno alla progressiva 0+300 la piattaforma stradale torna in rilevato. Da questo punto il tracciato prosegue sempre in rilevato e dopo un flesso planimetrico continua a svilupparsi parallelamente al fiume Tordino in destra idraulica fino alla progressiva 4+000, dove l'inserimento di una curva sinistrorsa permette al tracciato di attraversare il fiume con una angolazione di circa 60°, mediante la realizzazione di un viadotto a tre campate di lunghezza totale pari a 200 m. Al termine del viadotto il tracciato prosegue in rettilineo per circa 70 m, per poi innestarsi sulla rotatoria 2, nodo di collegamento con l'asse 2 di progetto e con la zona industriale di Collenaresco. Poco prima, in corrispondenza della progressiva 3+515, su un tratto rettilineo, si sviluppa lo svincolo di Coste Lanciano che permette il collegamento della SS80 con le S.P.20 e con la strada comunale Coste Lanciano. Superato il tratto iniziale, caratterizzato dalla presenza del sottopasso autostradale, altimetricamente il tracciato si sviluppa con differenze di quota superiori ai 3 m rispetto al piano campagna e con livellette che non superano l'1,2%. Dalla rotatoria 2 il tracciato prosegue con un asse distinto (denominato "asse 2"), caratterizzato planimetricamente da un andamento relativamente lineare: dopo un rettilineo di poco più di 200 m, il tracciato curva verso sinistra con un raccordo di raggio pari a 1000 m, caratterizzato dalla presenza di un secondo viadotto da 220m, dopodiché prosegue con un lungo rettilineo, lungo il quale verrà realizzato un terzo viadotto da 550m, per poi terminare alla progr. 1+617 in corrispondenza dell'innesto con la rotatoria 3, di progetto, funzionale al collegamento della SS80 con la SS16. La sezione adottata per l'asse principale è la sezione di categoria C1 prevista dal D.M. 05/11/2001. Complessivamente la piattaforma pavimentata è di 10,50 m ed è composta da due corsie di 3,75 m e banchine da 1,50 m. Il progetto prevede inoltre il collegamento della SS80 con la zona "nucleo industriale di Collenaresco". Partendo dalla rotatoria 2 è infatti previsto un tratto rettilineo di collegamento con una viabilità comunale esistente da adeguare (denominato asse 3), terminante su una rotatoria esistente, dove interseca una seconda viabilità urbana a servizio della Zona industriale, anch'essa oggetto di intervento per permettere l'adeguamento dell'attuale sottopasso ferroviario (denominata asse 4);

**CONSIDERATO** che dal punto di vista orografico l'area è caratterizzata dalla piana alluvionale di fondovalle del Fiume Tordino nel suo tratto terminale che va da località Mosciano S. Angelo (distante circa 7 km dalla foce) a località Cologna Marina (distante circa 800 m dalla foce). Da una analisi immediata della carta dell'uso del suolo emerge chiaramente come tutto l'ambito d'esame è caratterizzato da una utilizzazione prevalentemente agricola in riva destra (sud) del fiume Tordino e antropica-produttiva in riva sinistra (nord). L'ambito si caratterizza per essere densamente urbanizzato in conseguenza della presenza dei due territori comunali di Giulianova e Roseto degli Abruzzi. Uno degli elementi che connotano tale territorio è la contiguità fisica di aree produttive, insediamenti residenziali, attività terziarie e plurifunzionali.

Il tracciato di progetto ricade prevalentemente in aree a matrice agricola e, in particolare, interessa per lo più terreni con colture a seminativo in aree non irrigue e in misura minore seminativi in aree irrigue e colture temporanee associate a, a nord est sulla sinistra idraulica del fiume Tordino da colture temporanee associate a colture permanenti.

Il tracciato di progetto interferisce direttamente con aree di matrice naturale, nella parte di attraversamento in viadotto del fiume Tordino. Le aree naturali interessate sono infatti costituite da "Fiumi, torrenti e fossi" e da formazione ripariali;

**VALUTATE le** alternative progettuali così identificate:

- OPZIONE 0

L'alternativa di non intervento viene esclusa a priori dall'analisi delle alternative in considerazione del fatto che essa non rispecchia i criteri di funzionalità, sicurezza stradale e sostenibilità ambientale che il progetto si propone di sviluppare per il miglioramento delle condizioni attuali dell'infrastruttura in esame, ad oggi ritenute critiche. L'intervento, quindi, oltre

a consentire la futura classificazione come strada di tipo C1, ne innalzerà opportunamente gli standard di sicurezza.

**- ANALISI DELLE ALTERNATIVE – SOLUZIONE 1 E SOLUZIONE 2**

Nell'ambito del progetto di fattibilità tecnico economica sono state considerate due diverse alternative di tracciato dell'asse stradale (denominate Soluzione 1, in sinistra idraulica e Soluzione 2 in destra idraulica al fiume Tordino) che prevedevano entrambe il prolungamento della viabilità extraurbana principale esistente a 4 corsie (2 per ciascun senso di marcia) per un tratto limitato al superamento dello svincolo con la SP 22 (che collega la S.S. 80 Raccordo all'autostrada A14-casello di Mosciano Sant'Angelo) e fino al primo svincolo di progetto individuato per ciascuna alternativa (svincolo di Case Muzi per la Soluzione 1 e svincolo "SP20A" per la soluzione 2) per poi proseguire con una viabilità extraurbana secondaria di tipo C1. Al fine di quantificare la sostenibilità delle soluzioni progettuali prese in esame e definire la motivazioni che hanno portato alla scelta della migliore alternativa ambientale, è stata adottata un a scala di giudizio numerica (in negativo o in positivo) e cromatica dei diversi indicatori di sostenibilità individuati. Alla luce dei risultati emersi dalla metodologia di confronto effettuata, la scelta della migliore soluzione è da ritenersi l'alternativa 2 in quanto maggiormente tendente agli obiettivi ambientali posti alla base del progetto. L'interferenza con l'attuale tracciato dell'Autostrada A14 verrà risolta realizzando un sottovia costituito da uno scatolare in calcestruzzo armato viste le istanze pervenute dal Territorio contrarie alla realizzazione del viadotto sopraelevato;

**CONSIDERATA** la necessità di garantire l'accesso e la fruibilità ai centri urbanizzati limitrofi nonché quella di ridurre al minimo le interferenze con la viabilità esistente, ha portato all'identificazione di più MACROFASI lavorative, sfasate temporalmente e così distinte:

- MACROFASE 1: Realizzazione del campo base e del tratto di viabilità compreso tra rotatoria 4 e svincolo Coste di Lanciano, inclusa la realizzazione del CV.01 e delle rampe dello svincolo. Prevista anche la realizzazione della tratta da pk 3+795 a 4+310.
- MACROFASE 2: realizzazione viabilità presso svincolo nucleo industriale di ColleranESCO (assi viari 3 e 4 da rotatoria esistente zona industriale nord a rotatoria 2); sono previste le opere di realizzazione del sottopasso ferroviario ST.09 e la riqualifica della viabilità esistente, oltre alla realizzazione della rotatoria 2.
- MACROFASE 3: realizzazione del viadotto VI.01, realizzazione viabilità da pk 0+000 a 1+617 con esecuzione delle relative opere d'arte maggiori (viadotti VI.02 e VI.03) e minori (tombini, ponticelli ecc.) previste fino all'attacco della nuova viabilità con la S.S 16.
- MACROFASE 4: realizzazione viabilità da svincolo Coste di Lanciano a innesto con rotatoria 1 (da 3+260 a 0+300, innesto con attuale superstrada Teramo – mare), inclusa realizzazione del sottopasso dell'autostrada A14 (ST.01) e della rotatoria 1 con relative rampe di svincolo

Si prevede l'installazione di più aree di cantiere lungo il tratto stradale in oggetto con le seguenti caratteristiche: 1 Cantiere Base (area di controllo e direzione dei lavori) e 3 Canteri Logistici (per il deposito dei mezzi e dei materiali);

**VERIFICATA** la conformità alla pianificazione sovraordinata:

**Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.)**

Il tracciato viario attraversa diversi ambiti così classificati dal vigente P.T.C.P.:

**- aree ed oggetti di interesse biologico - aree ripariali e zone umide (art. 5):** al fine della conservazione dei caratteri strutturanti naturali, non sono ammesse trasformazioni dello stato di fatto dei luoghi se non finalizzate al risanamento e restauro ambientale, alla difesa idrogeologica, alla salvaguardia e corretto uso delle risorse e dei valori biologici, ambientali e paesaggistici; viene, quindi, escluso l'intervento dedotto da modalità di tutela ed uso comportante trasformazione insediativa. Nelle aree di cui al presente articolo la realizzazione di linee di comunicazione (viaria, ferroviaria) è subordinata alla loro previsione mediante strumenti di pianificazione e programmazione nazionali, regionali o provinciali e di altri enti locali, ed in ogni caso alle condizioni e nei limiti derivanti dal rispetto di quanto disposto al presente articolo. Entro gli alvei regimati o in evoluzione sono in particolare esclusi:

- i restringimenti dell'alveo dovuti ad attraversamenti di infrastrutture se non subordinati alla contestuale realizzazione di opere di compensazione dei volumi persi;
- gli interventi di canalizzazione ed impermeabilizzazione dell'alveo e delle sponde;

- l'escavazione e l'attività di pre-lavorazione di inerti.

Nelle aree ripariali e zone umide dovranno essere prioritariamente attuati:

- la rinaturalizzazione dei tratti fluviali artificializzati attraverso l'adozione di tecniche di ingegneria naturalistica;
- interventi di difesa idrogeologica, limitati alle zone di effettivo rischio, privilegiando interventi di ingegneria naturalistica (contenimento morbido, briglie selettive, controllo apporto detritico) e, comunque, difese trasversali a quelle spondali;
- gli attraversamenti infrastrutturali purché esclusivamente trasversali e nel rispetto di quanto prescritto al comma 4 del presente articolo;

- **aree a rischio geologico ed idrogeologico (art. 6):** i Comuni devono svolgere adeguate analisi per l'approfondimento delle conoscenze dei singoli fenomeni, al fine di definire una più precisa perimetrazione ed una più specifica disciplina d'uso e di intervento, nel rispetto delle prescrizioni contenute nel presente articolo. In base a tali indagini potranno pertanto essere proposte modifiche relative solamente ai perimetri e ad eventuali integrazioni di aree. Nel caso le suddette indagini accertassero che la causa di rischio non sussiste più, l'area individuata sarà parificata agli "ambiti di controllo idrogeologico". Nelle aree di rischio geologico ed idrogeologico sono vietati nuovi interventi infrastrutturali ed ogni attività di trasformazione urbanistica e edilizia. Sono ammessi esclusivamente interventi di difesa e consolidamento del suolo e del sottosuolo, di risanamento e di restauro ambientale.

- **insediamenti monofunzionali (art. 19):** sono quelli prevalentemente non residenziali con destinazione e tipologia di utilizzazione dello spazio che, per ragioni di funzionalità proprie ed in rapporto al sistema delle relazioni, richiedono una specifica localizzazione. Gli insediamenti monofunzionali sono informati ai seguenti obiettivi e indirizzi:

- utilizzare il territorio secondo criteri di adeguatezza, nella quantità strettamente sufficiente alle specifiche esigenze produttive;
- limitare il consumo e l'impermeabilizzazione del suolo, privilegiando l'utilizzo di superfici impermeabili esistenti, nel rispetto della normativa e degli strumenti di pianificazione di settore in materia ambientale;
- favorire un'armonica crescita economica e sociale in una visione territoriale ampia degli insediamenti monofunzionali che ne consenta anche l'aggregazione e il riordino;
- ricercare la razionalizzazione delle reti infrastrutturali e il controllo dei flussi di traffico al fine di conseguire una riduzione sostanziale dell'inquinamento e della domanda energetica e un miglioramento della sicurezza stradale;
- garantire la compatibilità e il rispetto dei valori del paesaggio e dell'ambiente nello sviluppo degli insediamenti monofunzionali;

- **territorio agricolo (art. 24):** Nelle suddette aree saranno consentite:

- le attività agricole qualificate come tali dall'art. 2135 Cod. civ., nonché da disposizioni normative comunitarie, nazionali e regionali;
- le attività svolte da aziende agricole di promozione e di servizio allo sviluppo dell'agricoltura, della zootecnia e della forestazione;
- le attività agrituristiche e del turismo rurale nei limiti delle norme regionali vigenti in materia;
- le attività faunistico-venatorie;
- le attività definite come connesse all'attività agricola da disposizioni normative comunitarie, nazionali e regionali.

- **aree agricole di rilevante valore economico (art. 24 comma 7):** aree in cui la qualità dei suoli, le rese attuali e potenziali, l'entità degli investimenti operati, il mantenimento e lo sviluppo delle attività agricole, le potenzialità agronomiche, vengono considerate di rilievo provinciale, anche ai fini della tutela ambientale. Tali aree, ai sensi dell'articolo 68, comma 2, della L.U.R. n° 18/83, non possono essere destinate ad uso diverso da quello agricolo. In contrasto con tali limitazioni, nei nuclei esistenti, sono soltanto ammessi:

- completamenti, razionalizzazioni, potenziamenti di nuclei esistenti nonché la localizzazione di impianti ed attrezzature di rilevante interesse comunale e sovracomunale proposta attraverso piani, programmi e normative di settore;
- ampliamenti, rafforzamenti, per la localizzazione di servizi, impianti e attrezzature solo se previsti e/o richiesti dal P.T.C.P.

Resta ferma la possibilità di localizzazione di insediamenti di rilevante interesse comunale e sovracomunale in relazione a programmi, piani e norme di settore.

- **Piani d'Area a matrice ambientale e paesistica - Riqualficazione ambientale aree di foce del fiume Tordino (art. 13):** i contenuti, e gli approfondimenti delle determinazioni pianificatorie dei rispettivi strumenti dovranno rispettare le prescrizioni e gli indirizzi dettati agli artt. 5 e 9 delle presenti Norme, relativamente alle singole tipologie di aree ed oggetti ricompresi nei suddetti perimetri.

- **manufatti e siti di interesse archeologico, storico, artistico e documentario - aree di attenzione archeologica (art. 10):** sono aree interessate da notevole presenza di materiali, già rinvenuti o ancora non interessati da campagne di scavo, le quali possono configurarsi come luoghi di importante documentazione storica. Le misure e gli interventi di tutela e dei beni archeologici puntuali, delle aree archeologiche e delle aree di attenzione archeologica dovranno essere definiti da piani o progetti formati d'intesa con la competente Soprintendenza.

Fino all'entrata in vigore di detti strumenti nelle zone archeologiche e sui beni archeologici puntuali saranno ammesse solo attività di studio, ricerca, scavo, restauro inerenti i beni archeologici ad opera di enti ed istituti scientifici autorizzati.

### **Piano Regionale Paesistico (P.R.P.)**

Per quanto riguarda gli Ambiti di Paesaggio individuati dal Piano Regionale Paesistico della Regione Abruzzo, il tracciato di progetto ricade in due Ambiti distinti e precisamente:

- ambito 5 del Fiume Tordino;
- ambito 8 della Costa Teramana.

La lettura degli elaborati del Piano Paesaggistico approvato fornisce indicazioni riguardo all'assetto ed alla trasformazione delle aree interessate dall'intervento di completamento della variante alla S.S.80 fino alla S.S.16. La tratta stradale corre parallela al fiume Tordino, inserendosi in un contesto classificato di Conservazione Integrale A1 individuato in quanto coincidente con le aree di pertinenza ripariale. Negli intorni immediati la stessa area è inserita in un mosaico classificato in quanto zone di Trasformabilità Condizionata C1 e Trasformazione a Regime Ordinario D;

**TENUTO CONTO** che i fattori presi in considerazione ed analizzati nella stima degli impatti ambientali, delle misure di mitigazione e di compensazione e di monitoraggio ambientale, sono i seguenti:

- aria e clima
- ambiente idrico
- suolo e sottosuolo
- territorio e patrimonio agroalimentare
- biodiversità
- rumore
- salute umana
- paesaggio e patrimonio culturale

Ognuno di questi fattori ambientali viene analizzato e descritto in base alle seguenti categorie di analisi:

- descrizione dello stato attuale
- analisi azioni – fattori causali- impatti potenziali
- misure di prevenzione e di mitigazione
- monitoraggio

Le conclusioni a cui giunge lo studio sono le seguenti: *“Dall'analisi della Valutazione degli effetti ambientali determinati dall'infrastruttura di progetto sulle differenti Componenti Ambientali analizzate emerge che, a seguito delle misure di mitigazione proposte nonché delle soluzioni progettuali adottate gli impatti che risultavano inizialmente critici, si siano ridotti a livello di Significatività “trascurabile” o “medio bassa” per ciascuna delle dimensioni in cui è stata divisa l'opera. In particolare, i potenziali effetti che hanno fatto emergere situazioni di maggiore attenzione sono da ascrivere prevalentemente alla dimensione costruttiva e la dimensione fisica in relazione alla componente suolo e sottosuolo, paesaggio e patrimonio culturale e biodiversità. .... In relazione alla potenziale incidenza sui corpi idrici lo studio si può affermare che l'infrastruttura di progetto:*

- Mantiene le condizioni di funzionalità dei corsi d'acqua interferiti, non ostacolando il normale deflusso delle acque ed il deflusso della piena, garantendo un adeguato franco idraulico di sicurezza per eventi di piena caratterizzati da tempi di ritorno fino a 200 anni. ....

- Non aumenta il rischio idraulico nell'area oggetto d'intervento. Gli effetti idraulici indotti dalla nuova infrastruttura nel suo complesso ....., hanno dimostrato un aumento dei livelli idrici da poter ritenere trascurabile.

- Non riduce significativamente la capacità di laminazione o invasamento nelle aree interessate, e garantisce trasparenza idraulica grazie alla presenza di tombini distribuiti uniformemente lungo tutto il tracciato;

- Salvaguardia la naturalità e la biodiversità degli alvei e ne preserva la stabilità nelle aree in cui è stata riscontrata la presenza di fenomeni erosivi, .....

In relazione alla Componente Paesaggistica percettiva e biodiversità le misure adottate sono volte a perseguire i seguenti obiettivi :

- mitigare l'impatto paesaggistico delle opere rafforzando la rete ecologica;

- favorire la definizione di un'immagine unitaria, integrata con il paesaggio circostante;

- far emergere le identità specifiche del territorio;

- migliorare la fruizione attraverso una migliore connessione con il contesto.

Il vero elemento di coesione tra l'intervento e il territorio, sarà il verde, che determinerà la relazione uomonatura e la tutela della biodiversità, creando degli spazi fruibili e non semplicemente volti alla mascheratura dell'opera infrastrutturale."

**VISTA** la Relazione Tecnica d'Ufficio del Servizio Urbanistico Provinciale prot. 22900 del 17/10/2022, nella quale si evidenzia che:

*"Lo studio di impatto ambientale riguardante il progetto di realizzazione del quarto lotto della variante alla S.S. 80 (cosiddetta Teramo Mare) è completo delle analisi e degli approfondimenti richiesti dalla normativa ma anche utili alla comprensione degli impatti e delle criticità generate dallo stesso sulle diverse componenti ambientali.*

Relativamente alle competenze proprie di questo Ente, limitate alla valutazione del rispetto delle indicazioni e prescrizioni ambientali e sul paesaggio dettate dal vigente P.T.C.P., si evidenzia e si propone il seguente apporto collaborativo con il fine di conseguire i risultati ambientali individuati sia nello studio di impatto ambientale che nella normativa del vigente P.T.C.P.:

- alcuni dei territori attraversati dall'infrastruttura stradale (nello specifico: le aree ed oggetti di interesse biologico - aree ripariali e zone umide; le aree a rischio geologico ed idrogeologico; le aree agricole di rilevante valore economico; il Piano d'Area a matrice ambientale e paesistica di riqualificazione ambientale aree di foce del fiume Tordino) sono ambiti di grande attenzione ambientale, nei quali la realizzazione di opere infrastrutturali non è del tutto vietata ma è sottoposta al rispetto di alcune limitazioni e di alcune attenzioni, indicate nella normativa del P.T.C.P. Pertanto, sia in fase di cantiere che, soprattutto, in fase di ripristino delle aree, bisognerà rispettare:

a) nelle aree ed oggetti di interesse biologico - aree ripariali e zone umide: l'intervento è ammissibile in quanto facente parte di una previsione contenuta in uno strumento di pianificazione e programmazione nazionale. Si prescrive l'adozione di ogni soluzione possibile affinché ad ogni restringimento dell'alveo siano previste opere di compensazione dei volumi persi; siano evitati interventi di canalizzazione ed impermeabilizzazione dell'alveo e delle sponde; alla fine dei lavori, vengano realizzate opere di rinaturalizzazione dei tratti fluviali; privilegiare, per quanto e ove possibile, nella difesa idrogeologica delle sponde, interventi di ingegneria naturalistica;

b) nelle aree a rischio geologico ed idrogeologico: dallo studio e dalle analisi effettuate, emerge che la variante S.S.80 non interseca nessuna delle perimetrazioni del PAI, ma si sviluppa in prossimità di aree segnalate come orli di scarpata in erosione fluviale con processi di dissesto attivo o quiescente. Trattandosi di uno strumento di settore sovraordinato al P.T.C.P. e con analisi più dettagliate ed approfondite, si può ritenere che l'area a rischio individuata dal P.T.C.P. sia di fatto parificata ad "ambito di controllo idrogeologico";

c) nelle aree agricole di rilevante valore economico: l'intervento è da ritenersi ammissibile in quanto si configura quale "localizzazione di infrastruttura prevista dal P.T.C.P." Al termine dei lavori, il territorio agricolo in qualunque modo interessato dai lavori (impianti di cantiere o di

*viabilità di collegamento) deve essere ripristinato nella sua completa funzionalità agronomica e nelle condizioni e morfologia oggi esistenti;*

*d) nel Piano d'Area a matrice ambientale e paesistica di riqualificazione ambientale aree di foce del fiume Tordino: il progetto dovrà rispettare tutte le indicazioni e prescrizioni già segnalate nel rispetto dell'art. 5.*

*- vanno rispettate tutte le indicazioni e le soluzioni contenute nei paragrafi "misure di prevenzione e di mitigazione" in quanto sono proprio le misure di mitigazione proposte nonché le soluzioni progettuali adottate capaci di ridurre i livelli di "significatività" degli impatti fino alle categorie "trascurabile" o "medio bassa" (come sostenuto nella "Sintesi non tecnica");*

*- vanno rispettate, parimenti, tutte le indicazioni e soluzioni progettuali necessarie a mantenere le condizioni di funzionalità dei corsi d'acqua interferiti, a non aumentare il rischio idraulico e a non ridurre significativamente la capacità di laminazione o invasamento nelle aree interessate;*

*- deve trovare piena realizzazione l'obiettivo della creazione "degli spazi fruibili e non semplicemente volti alla mascheratura dell'opera infrastrutturale" quale opera capace di creare coesione tra l'intervento e il territorio, a tutela della biodiversità;*

*- per le aree di attenzione archeologica, il parere già espresso dalla Soprintendenza e le analisi compiute, portano a poter affermare che sono rispettate le indicazioni normative del P.T.C.P.;*

*- si possa valutare, sin da questa fase progettuale e di analisi delle componenti ambientali, la possibilità di un futuro utilizzo della viabilità di cantiere quale sede della "Ciclovía del Tordino", opera inserita nel "Piano strategico della mobilità ciclistica" approvato dalla Provincia di Teramo, da intendersi come ulteriore intervento volto al "perseguimento degli obiettivi ambientali e di sostenibilità dell'opera".*

#### **VISTI**

- lo Statuto dell'Ente;
- il D.Lgs. 18/08/2000, n. 267 nel testo vigente;
- il D. Lgs. n. 152/2006 nel testo vigente;
- il Regolamento in materia di Pianificazione Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato dal Consiglio Provinciale con atto n. 43 del 29/06/2015;
- il vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.);

**RITENUTO** che non necessiti il parere della Commissione Consultiva per la Pianificazione Territoriale (CoPiT), ex art. 12 del Regolamento in materia di Pianificazione Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato dal Consiglio Provinciale con atto n. 43 del 29/06/2015, essendo sufficiente, per le caratteristiche e la complessità della pratica in oggetto, il solo parere del Servizio Urbanistico Provinciale;

**DATO ATTO** che il procedimento di cui alla presente determinazione non rientra nell'ambito di operatività di cui agli articoli 15, 26 e 27 del d.lgs. n. 33/2013;

**ATTESTATA** la regolarità amministrativa del presente provvedimento ai sensi dell'art. 147 bis del D.Lgs 267/2000;

**ATTESTATO**, altresì, che il presente atto non comporta impegno di spesa e non presenta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico finanziaria dell'Ente;

**RILEVATO** che:

- il presente procedimento ed il relativo provvedimento finale, con riferimento all'Area funzionale di appartenenza, sono classificati nell'ambito del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione (PTPC), con il seguente livello di rischio: basso;
- sono state rispettate le misure di prevenzione generali e specifiche previste dal Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione dell'Ente e dalle Direttive interne del RPC con riferimento al presente procedimento e al conseguente provvedimento finale;



- è stata verificata, per quanto di conoscenza, nei confronti del responsabile del procedimento, dei soggetti tenuti a rilasciare pareri endo-procedimentali nonché nei confronti del soggetto tenuto ad adottare il provvedimento finale, l'osservanza dei doveri di astensione, in conformità a quanto previsto dagli artt. 6 e 7 del Codice di comportamento dell'Ente adottato con deliberazione della G.P. n.191 del 16/04/2014;

**VISTA** la Delibera di Consiglio n. 23 del 28/07/2022 “Area 2 - Adozione del rendiconto della gestione per l’esercizio 2021 ai sensi dell’art. 227 del D.Lgs. n. 267/000 e dell’art. 26, comma 2, dello Statuto provinciale”;

**VISTA** la Delibera di Consiglio n. 24 del 28/07/2022 “Area 2 - Approvazione del rendiconto della gestione per l’esercizio 2021 ai sensi dell’art. 227 del D.Lgs. n. 267/000”;

**RICHIAMATE:**

- la Delibera n. 29 dell’11/08/2022 “Programma triennale dei lavori pubblici 2022/2024, programma biennale degli acquisti di beni e servizi 2022/2023 e rispettivi elenchi annuali 2022. Approvazione”;
- la Delibera n. 31 dell’11/08/2022 “Area 2 - Bilancio e gestione delle risorse - Settore 1.1: Documento Unico di Programmazione (DUP) 2022-2024 - Approvazione (artt. 170 e 174 TUEL)”;
- la Delibera n. 33 dell’11/08/2022 “Area 2 - Bilancio e gestione delle risorse. approvazione definitiva del bilancio di previsione 2022/2024 e dei relativi allegati – artt. 162 e seguenti del D. Lgs. n. 267/2000, art. 1 c. 55 della L. 56/2014”;

**DATTO ATTO** del rispetto delle prescrizioni contenute nel documento di conformità, come adottato dal Segretario Generale con proprio atto n. 414 del 25/03/2022 e comunicato agli uffici con nota circolare n.7277 del 25 marzo 2022;

**VERIFICATO** che risulta rispettato il termine di conclusione del procedimento, in relazione a quanto previsto dall’art. 2 della Legge n. 241/90 testo vigente;

per tutto quanto sopra,

**D E T E R M I N A**

**RITENERE** la premessa parte integrante e sostanziale del presente atto costituendone motivazione ai sensi dell’art. 3 della L. 07/08/1990 n° 241 e s.m.i.;

**ESPRIMERE**, in conformità di quanto espressamente indicato nella Relazione Tecnica d’Ufficio del Servizio Urbanistico Provinciale, prot. 22900 del 17/10/2022, le seguenti osservazioni e fornire nuovi e ulteriori elementi valutativi per la realizzazione dell’opera, relativamente alle competenze proprie di questo Ente, limitate alla valutazione del rispetto delle indicazioni e prescrizioni ambientali e sul paesaggio dettate dal vigente P.T.C.P.:

- alcuni dei territori attraversati dall’infrastruttura stradale (nello specifico: le aree ed oggetti di interesse biologico - aree ripariali e zone umide; le aree a rischio geologico ed idrogeologico; le aree agricole di rilevante valore economico; il Piano d’Area a matrice ambientale e paesistica di riqualificazione ambientale aree di foce del fiume Tordino) sono ambiti di grande attenzione ambientale, nei quali la realizzazione di opere infrastrutturali non è del tutto vietata ma è sottoposta al rispetto di alcune limitazioni e di alcune attenzioni, indicate nella normativa del P.T.C.P. Pertanto, sia in fase di cantiere che, soprattutto, in fase di ripristino delle aree, bisognerà rispettare:

a) *nelle aree ed oggetti di interesse biologico - aree ripariali e zone umide*: l'intervento è ammissibile in quanto facente parte di una previsione contenuta in uno strumento di pianificazione e programmazione nazionale. Si prescrive l'adozione di ogni soluzione possibile affinché ad ogni restringimento dell'alveo siano previste opere di compensazione dei volumi persi; siano evitati interventi di canalizzazione ed impermeabilizzazione dell'alveo e delle sponde; alla fine dei lavori, vengano realizzate opere di rinaturalizzazione dei tratti fluviali; privilegiare, per quanto e ove possibile, nella difesa idrogeologica delle sponde, interventi di ingegneria naturalistica;

b) *nelle aree a rischio geologico ed idrogeologico*: dallo studio e dalle analisi effettuate, emerge che la variante S.S.80 non interseca nessuna delle perimetrazioni del PAI, ma si sviluppa in prossimità di aree segnalate come orli di scarpata in erosione fluviale con processi di dissesto attivo o quiescente. Trattandosi di uno strumento di settore sovraordinato al P.T.C.P. e con analisi più dettagliate ed approfondite, si può ritenere che l'area a rischio individuata dal P.T.C.P. sia di fatto parificata ad "ambito di controllo idrogeologico";

c) *nelle aree agricole di rilevante valore economico*: l'intervento è da ritenersi ammissibile in quanto si configura quale "localizzazione di infrastruttura prevista dal P.T.C.P." Al termine dei lavori, il territorio agricolo in qualunque modo interessato dai lavori (impianti di cantiere o di viabilità di collegamento) deve essere ripristinato nella sua completa funzionalità agronomica e nelle condizioni e morfologia oggi esistenti;

d) *nel Piano d'Area a matrice ambientale e paesistica di riqualificazione ambientale aree di foce del fiume Tordino*: il progetto dovrà rispettare tutte le indicazioni e prescrizioni già segnalate nel rispetto dell'art. 5.

- vanno rispettate tutte le indicazioni e le soluzioni contenute nei paragrafi "misure di prevenzione e di mitigazione" in quanto sono proprio le misure di mitigazione proposte nonché le soluzioni progettuali adottate capaci di ridurre i livelli di "significatività" degli impatti fino alle categorie "trascurabile" o "medio bassa" (come sostenuto nella "Sintesi non tecnica");

- vanno rispettate, parimenti, tutte le indicazioni e soluzioni progettuali necessarie a mantenere le condizioni di funzionalità dei corsi d'acqua interferiti, a non aumentare il rischio idraulico e a non ridurre significativamente la capacità di laminazione o invasamento nelle aree interessate;

- deve trovare piena realizzazione l'obiettivo della creazione "*degli spazi fruibili e non semplicemente volti alla mascheratura dell'opera infrastrutturale*" quale opera capace di creare coesione tra l'intervento e il territorio, a tutela della biodiversità;

- per le aree di attenzione archeologica, il parere già espresso dalla Soprintendenza e le analisi compiute, portano a poter affermare che sono rispettate le indicazioni normative del P.T.C.P.;

- si possa valutare, sin da questa fase progettuale e di analisi delle componenti ambientali, la possibilità di un futuro utilizzo della viabilità di cantiere quale sede della "Ciclovía del Tordino", opera inserita nel "Piano strategico della mobilità ciclistica" approvato dalla Provincia di Teramo, da intendersi come ulteriore intervento volto al "perseguimento degli obiettivi ambientali e di sostenibilità dell'opera".

Il funzionario P.O.  
Arch. Giuliano Di Flavio

**IL DIRIGENTE**  
**Ranieri Francesco**