

ASSE VIARIO MARCHE - UMBRIA E QUADRILATERO DI PENETRAZIONE INTERNA

Sublotto 2.2: Intervalliva Macerata - allaccio funzionale della SS77
alla città di Macerata alle località "La Pieve" e "Mattei"

PROGETTO DEFINITIVO

<p>IL GEOLOGO</p> <p><i>Dott. Geol. Salvatore Marino</i> Ordine dei geologi della Regione Lazio n. 1069</p>	<p>I PROGETTISTI SPECIALISTICI</p> <p><i>Ing. Ambrogio Signorelli</i> Ordine Ingegneri Provincia di Roma n. A35111</p>	<p>PROGETTAZIONE ATI: (Mandataria)</p> <p>GPI INGEGNERIA <i>GESTIONE PROGETTI INGEGNERIA srl</i></p> <p>(Mandante)</p> <p>coopprogetti cocprogetti</p> <p>(Mandante)</p> <p>engeko</p> <p>(Mandante)</p> <p>AIM <i>Studio di Architettura e Ingegneria Moderna</i></p>
<p>COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE</p> <p><i>Ing. Valerio Guidobaldi</i> Ordine Ingegneri Provincia di Roma n. A30025</p>	<p><i>Ing. Moreno Panfili</i> Ordine Ingegneri Provincia di Perugia n. A2657</p> <p><i>Ing. Claudio Muller</i> Ordine Ingegneri Provincia di Roma n. 15754</p>	
<p>VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO</p> <p><i>Ing. Iginio Farotti</i></p>	<p><i>Ing. Giuseppe Resta</i> Ordine Ingegneri Provincia di Roma n. 20629</p>	<p>IL PROGETTISTA E RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE. (DPR207/10 ART 15 COMMA 12) :</p> <p><i>Dott. Ing. GIORGIO GUIDUCCI</i> Ordine Ingegneri Provincia di Roma n. 14035</p>

Tratto 2: collegamento La Pieve (innesto S.P. 77) - Via Mattei in Comune di Macerata
Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19, del D.lgs. 152/2006
Nota integrativa in merito all'aggiornamento del PAI di cui al tavolo tecnico del 04/03/2021

CODICE PROGETTO				NOME FILE				REVISIONE	SCALA
OPERA	LOTTO	STATO	SETTORE	WBS	DISCIPLINA	TIPO DOC.	N° PROGRESS.		
L0703	MC	D	P						SCALA
REV.	EMISSIONE					30/03/2021			

INDICE

1.	<u>PREMESSA.....</u>	<u>2</u>
2.	<u>DISSESTO TRA LA PROGRESSIVA DI PROGETTO 3+475 E 3+826.79</u>	<u>3</u>

PROGETTAZIONE ATI:

1. PREMESSA

La presente nota viene redatta in risposta alle osservazioni scaturite in occasione della seduta del tavolo tecnico del 4 Marzo 2021.

In particolare si vuole dare un contributo a quanto evidenziato dal PV VAA e dal Comune di Macerata che, come recita il verbale, *"si è evidenziato che il tracciato attraversa una serie di aree oggetto di fenomeni gravitativi per la quale Quadrilatero ha già effettuato una serie di verifiche. Tali fenomeni, cui viene assegnata una classe di rischio e una di pericolosità, sono contenuti nel PAI (Piano di Assetto Idrogeologico), che viene periodicamente aggiornato. L'ultima versione approvata risale al 2016 ma ne risulta una successiva, per la quale sono in fase avanzata le procedure per l'emanazione del DPCM di definitiva approvazione, che recepisce alcune segnalazioni effettuate dal Comune di Macerata, e che di fatto ha introdotto un aggravamento della situazione nella zona"*.

Inoltre è stato reso disponibile *"in visione l'allegato cartografico al verbale del tavolo tecnico n. 0010 del 08/06/2017 relativo ai movimenti franosi così come aggiornati da cui si può rilevare la presenza di un'area con Rischio 3 e Pericolosità 3"*.

PROGETTAZIONE ATI:

2. DISSESTO TRA LA PROGRESSIVA DI PROGETTO 3+475 E 3+826.79

Il dissesto in oggetto è stato analizzato e discusso nei seguenti elaborati ai quali si rimanda per la descrizione dettagliata:

LO703.MC.D.P.GENER.00.GEO.REL.003.C–Relazione geologica, geomorfologica e idrogeologica
 LO703.MC.D.P.GENER.00.GEO.REL.005.B–Relazione di compatibilità geologica e geotecnica
 LO703.MC.D.P.GENER.00.GEO.REL.006.A–Schede monografiche dei dissesti
 LO703.MC.D.P.GENER.00.GEO.PLA.005.A – Geologia
 LO703.MC.D.P.GENER.00.GEO.PLA.006.A – Geomorfologia
 LO703.MC.D.P.GENER.00.GEO.PLA.008.B – Carta dei dissesti geomorfologici censiti dal PAI (Regione Marche) ed IFFI (ISPRA)

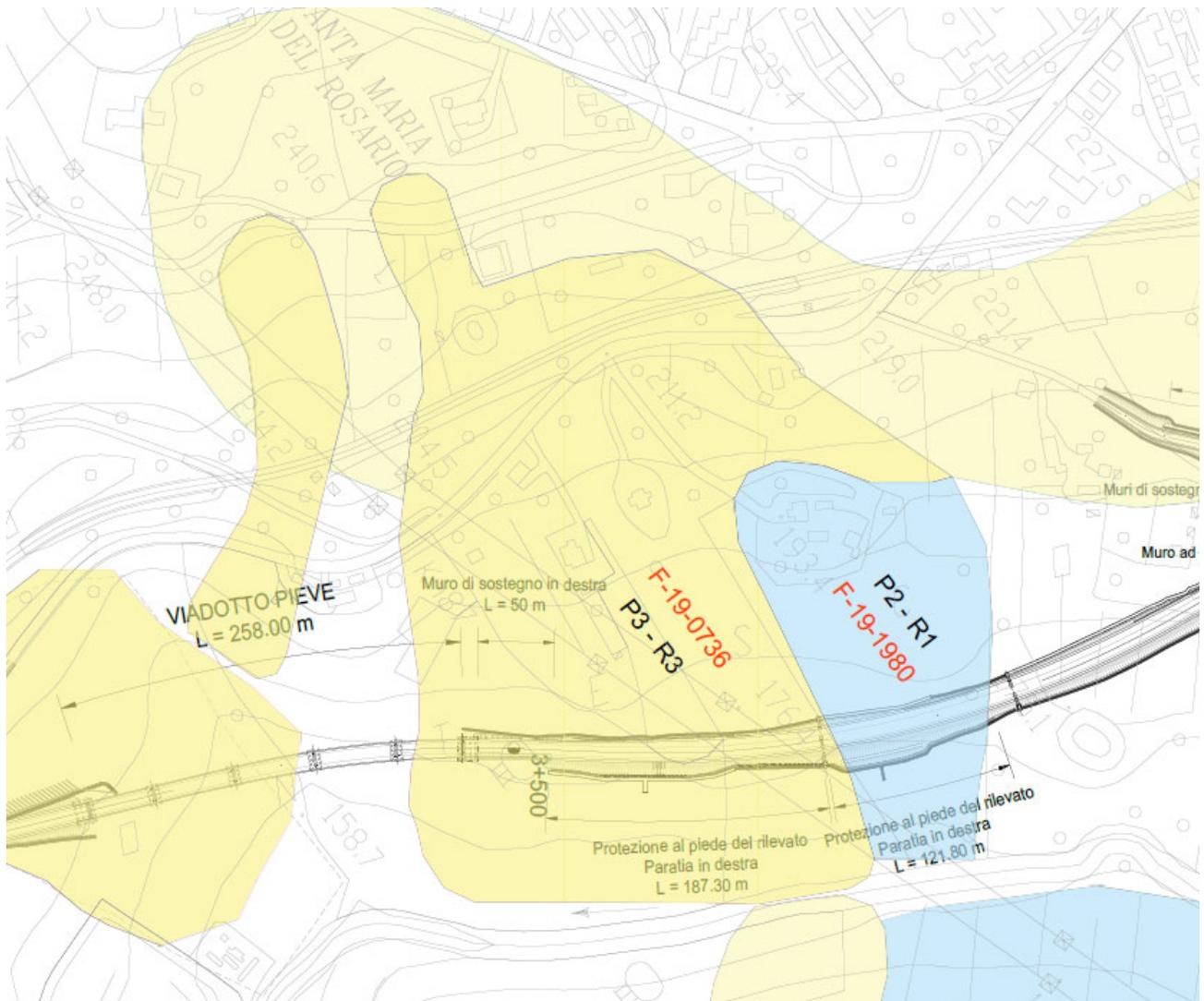
L'area in dissesto ricade in destra idrografica del fosso di Alteja, viene intercettata in senso trasversale dal tracciato per un tratto di circa 325 m. Il tracciato è coinvolto, in particolare, tra le prog. 3+500 e 3+825.

Le strutture progettuali interessate sono la Spalla 2 del Viadotto Pieve e il tratto in rilevato ad esso seguente.



PROGETTAZIONE ATI:

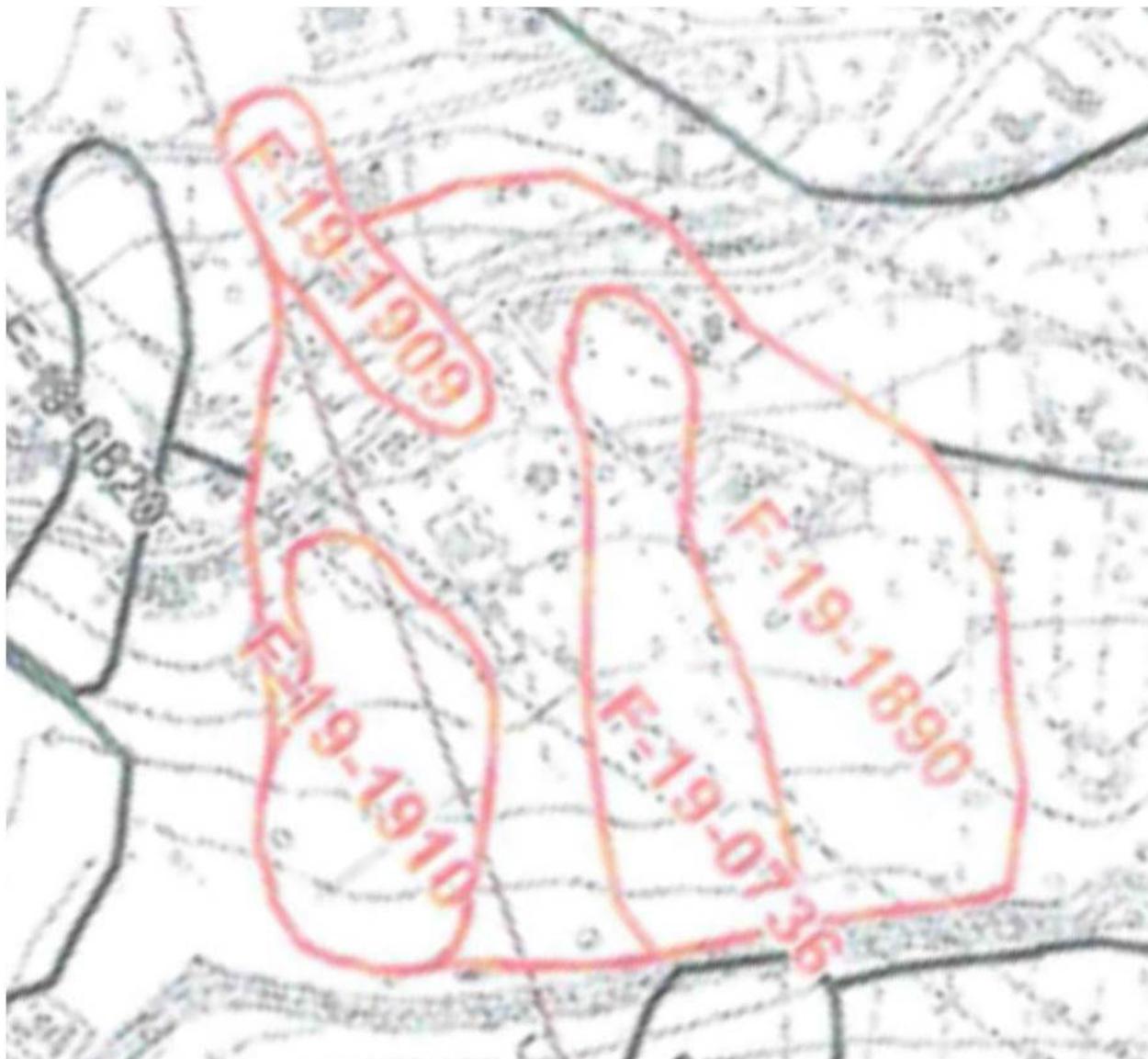
La cartografia PAI (2016) dei bacini di rilievo regionale della Regione Marche, ufficiale al momento dello sviluppo del progetto, e tuttora vigente, per l'area del dissesto, riporta la seguente perimetrazione:



Il progetto interessa perciò due aree a pericolosità P2 e P3, rispettivamente F-19-0736 (P3) e F-19-1890 (P2). Il tracciato in progetto è coinvolto nel tratto compreso tra la Spalla 2 del Viadotto Pieve e il tratto in rilevato a seguire.

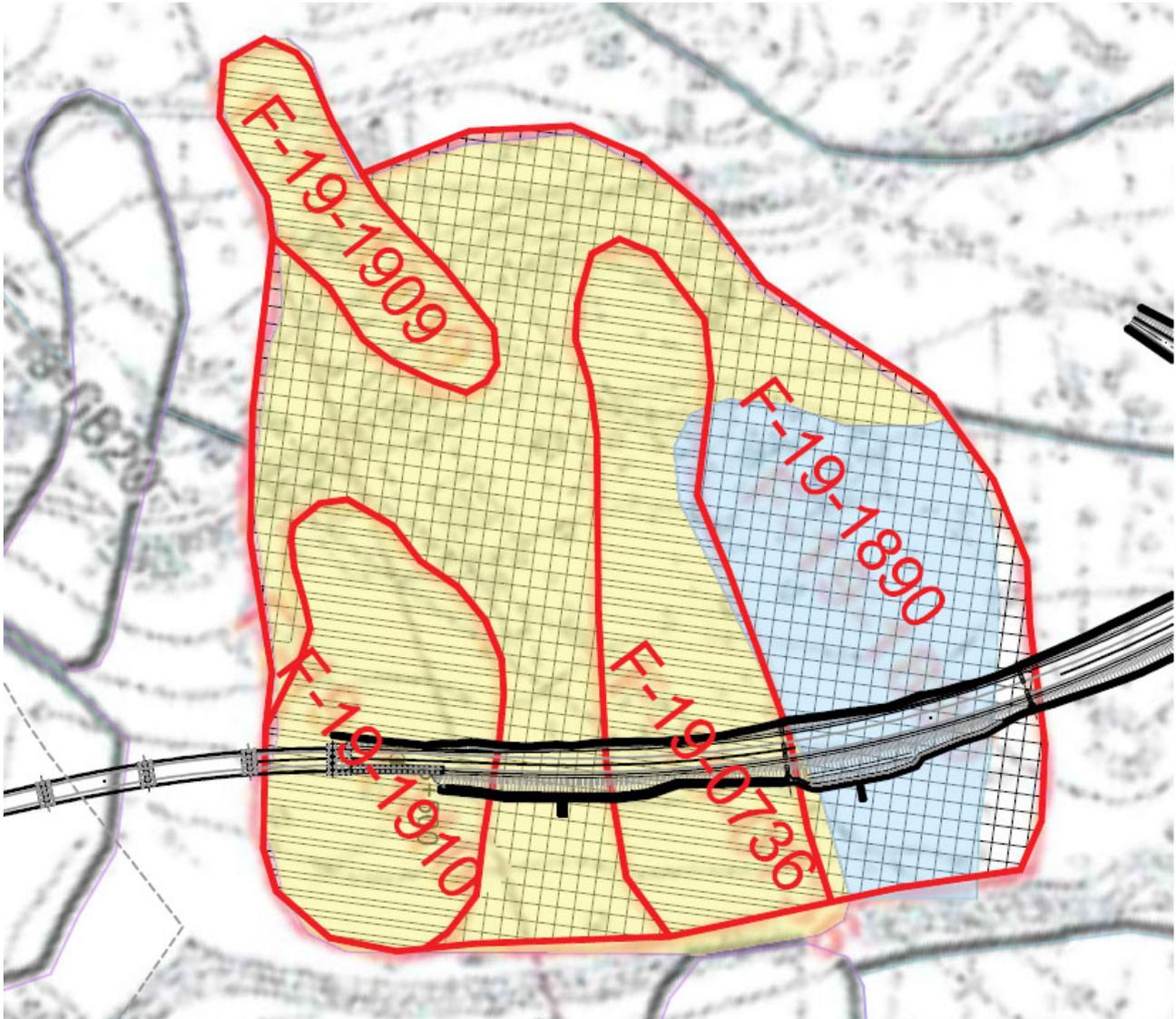
La nuova riperimetrazione, non ancora in vigore, della quale si riporta, di seguito, lo stralcio planimetrico reso disponibile dalla Regione Marche in occasione del tavolo tecnico del 04/03/2021, vede in sintesi un restringimento dell'area F-19-0736 (P3), un aumento dell'area individuata come F-19-1890 (P2) e l'introduzione di due nuovi elementi F-19-1909 e F-19-1910 entrambi (P3).

PROGETTAZIONE ATI:

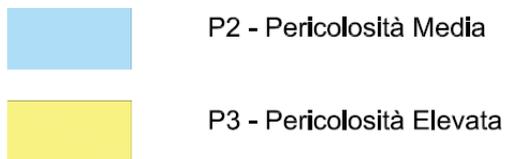


Codice	R	P	Bacino	Verbale Tavolo Tecnico
F-19-1909	R2	P3	chienti	VERBALE TAVOLO TECNICO n. 0010 del 08/06/2017
F-19-1910	R2	P3	chienti	VERBALE TAVOLO TECNICO n. 0010 del 08/06/2017
F-19-0736	R3	P3	chienti	VERBALE TAVOLO TECNICO n. 0010 del 08/06/2017
F-19-1890	R2	P2	chienti	VERBALE TAVOLO TECNICO n. 0010 del 08/06/2017

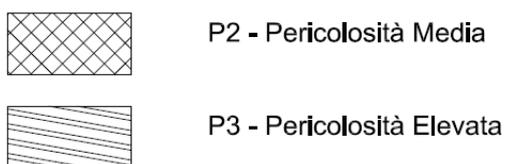
PROGETTAZIONE ATI:



Indice di Pericolosità PAI (ex AdB Marche - Aggiornamento 2016)



Indice di Pericolosità Nuova ripermetrazione - Allegato cartografico
al verbale del tavolo tecnico n°10 del 08/06/2017



PROGETTAZIONE ATI:

Il progetto è stato redatto considerando l'estensione dell'area in dissesto come perimetrato nell'aggiornamento PAI 2016, ovvero il settore quasi completamente in pericolosità F-19-1736 (P3). Se si volessero azzardare delle percentuali si potrebbe parlare del 70% dell'areale in pericolosità P3 e il 30% in pericolosità P2.

Con la futura ripermetrazione il tracciato di progetto attraversa alternativamente aree a pericolosità P3 e P2, ovvero l'area denominata F-19-1910 (P3) in corrispondenza della spalla 2 del Viadotto Pieve e dei primi 30 m circa di rilevato, successivamente l'area F-19-1890 (P2) per circa 60m, l'area F-19-1736 (P3) per circa 100m e infine l'area F-19-1890 (P2) 140m circa. In questa nuova perimetrazione la percentuale tra le aree a pericolosità P2 e quelle a pericolosità P3 diventerebbe circa il 50%.

Tutto ciò premesso si può concludere che, per la parte di tracciato considerata si registra, rispetto a quanto considerato nella redazione del Progetto Definitivo, una riduzione dell'interferenza con le aree a pericolosità P3 (pericolosità elevata). Pertanto, il progetto proposto, anche alla luce dell'aggiornamento del PAI in corso, risulta confermato sia dal punto di vista localizzativo che per quanto riguarda le opere previste.

PROGETTAZIONE ATI: