



## Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE  
E LA QUALITA' DELLO SVILUPPO

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

**OGGETTO: [ID: 5943] Progetto “Modifica della metodologia di demolizione della via destra del Viadotto S. Onofrio lungo l’autostrada A24”.**  
**Valutazione preliminare ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006.**  
**Nota Tecnica.**

### Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. SDP/4842 del 12/03/2021, acquisita al prot. MATTM-27058 del 15/03/2021, la Società Strada dei Parchi S.p.A. ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, per il progetto “*Modifica della metodologia di demolizione della via destra del Viadotto S. Onofrio lungo l’autostrada A24*”.

Il progetto “*Autostrada A24. Intervento di adeguamento sismico ai sensi della Legge 228/2012 art. 1 comma 183. Adeguamento sismico Viadotto Sant’Onofrio*” che prevedeva la sostituzione dell’impalcato del viadotto esistente con un nuovo impalcato e rinforzo delle pile esistenti, è stato sottoposto alla procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, i cui esiti sono stati comunicati con nota prot. DVA-11436 del 17/05/2018 con cui “*considerate le finalità e le caratteristiche dell’intervento proposto con riferimento agli aspetti ambientali [...] è ragionevole sostenere che la proposta progettuale non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a VIA o VIA)*”.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione ad essa allegata, la proposta di modifica al progetto sottoposto alla procedura di Valutazione preliminare nel 2018, riguarda esclusivamente la metodologia di demolizione della via destra (direzione L’Aquila) del Viadotto S. Onofrio, che prevede l’abbattimento al suolo della via destra del Viadotto, con micro-cariche e la successiva demolizione a terra mediante frantumazione e segregazione dei ferri d’armatura dal calcestruzzo. Secondo quanto riportato dal proponente finalità della soluzione progettuale è eseguire la demolizione della via destra del Viadotto con una metodologia che genera impatti ambientali minori, che garantisca livelli di sicurezza maggiori e tempi di demolizione minori.

L’intervento in valutazione si configura come “*modifica*” di una tipologia di opera ricadente nell’Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 10) “*autostrade [...]*”.

ID Utente: 6838

ID Documento: CreSS\_05-Set\_04-6838\_2021-0086

Data stesura: 15/04/2021

✓ Resp.Set: DiGianfrancesco C.

Ufficio: CreSS\_05-Set\_04

Data: 15/04/2021

*Tuteliamo l’ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO<sub>2</sub>*

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-5722 5074 - 5070 - e-mail: CRESS-5@minambiente.it

e-mail PEC: CRESS@PEC.minambiente.it

Firmato digitalmente in data 16/04/2021 alle ore 16:33

## Analisi e valutazioni

Da quanto riportato nella documentazione trasmessa dal soggetto proponente emerge quanto segue.

Il Viadotto S. Onofrio si sviluppa lungo l'autostrada A24 Roma – L'Aquila – Teramo Tratta Tornimparte – L'Aquila Ovest alla progressiva km 85 e coincidente con lo svincolo di Tornimparte, nel Comune di Tornimparte (AQ). Il Viadotto è composto da due opere adiacenti (via destra direzione L'Aquila e via sinistra direzione Roma). La via sinistra è stata già demolita e ricostruita. La modifica progettuale proposta, che riguarda esclusivamente la metodologia di demolizione della via destra del Viadotto, prevede esclusivamente l'abbattimento al suolo della via destra con micro-cariche e la successiva demolizione a terra mediante frantumazione e segregazione dei ferri d'armatura dal calcestruzzo. Questa tecnica costituisce un'alternativa che garantisce una maggiore sicurezza rispetto alla demolizione meccanica in quota per le strutture di altezza superiore ai 6-12 m. che costringe ad un contatto fisico con la struttura, per la lenta, progressiva e puntuale disgregazione del calcestruzzo e per il successivo taglio dei ferri d'armatura con i correlati potenziali rischi per i lavoratori. In presenza di strutture alte risulta, quindi più prudente e sicuro il ricorso alla tecnica di abbattimento controllato con micro-cariche che permette di intervenire a distanza di sicurezza, asportando volumi della struttura in progressione predeterminata e con la precisione dei centesimi di secondo, innescando un predefinito cinematismo di caduta al suolo senza rischio per personale e mezzi posti a distanza di sicurezza. In seguito all'abbattimento, la demolizione delle strutture può essere effettuata a terra in piena sicurezza, con conseguente riduzione dei tempi.



Fig. 1 Inquadramento territoriale

Fonte: Rapporto ambientale All. 1 Lista di controllo



Fig. 2 Viadotto S. Onofrio a ridosso del viadotto rampa svincolo di Tornimparte Fonte: Rapporto ambientale All. 1 Lista di controllo

Con riferimento a “*Zone montuose e forestali*” il proponente dichiara che il viadotto esistente lambisce un’area boscata.

Per quanto attiene a “*Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)*” il proponente riferisce che l’area di intervento è limitrofa ad un IBA (Important Bird Area) e ad una distanza di 1,5 km dal SIC/ZCS IT 110206 “*Monte Sirente e Monte Velino*”.

Con riguardo alle “*Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica*” il proponente riporta che l’area di intervento lambisce un’area boscata. Nel PPR (Piano Paesistico Regionale) è ubicata in area B1 di trasformabilità mirata.

Per quanto riguarda i “*Siti contaminati*” (Parte Quarta, Titolo V del D.lgs. 152/2006) il proponente dichiara che l’area di intervento non ricade all’interno di detti siti.

Per quanto attiene alla classificazione sismica del territorio regionale, ai sensi della O.P.C.M. 3274/2003 e della O.P.C.M. 3519/2006, l’intervento ricade in zona sismica 1.

Con riguardo alle aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, l’area di intervento non è inserita nell’ambito di aree vincolate dal PAI per la presenza di frane o rischio di alluvioni.

Con riferimento alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923), il proponente dichiara che l’area di intervento è sottoposta a vincolo idrogeologico.

Inoltre, con riferimento alle aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni ecc.), il

proponente, nella lista di controllo, riporta che il sito di intervento è un tratto autostrada e che non rientra in altra tipologia di aree soggette a tali vincoli.

Per quanto attiene alla cantierizzazione, con l'impiego controllato delle micro-cariche per l'abbattimento al suolo dei manufatti da demolire, il cronoprogramma si semplifica in quanto non dovrà più prevedere lo svapo per il disimpegno della sovrastruttura necessario alla sua demolizione, che potrà essere effettuata direttamente su quei manufatti (impalcati e pile) resi accessibili e stabilizzati direttamente al suolo, senza la necessità di lavorazioni in quota. In questo modo la frantumazione può avvenire da più lati e con escavatori standard con un risparmio sulle attività di demolizione di circa 5 mesi di tempo. Il cantiere sarà ubicato in un'area praticamente disabitata e le uniche case sparse sono a distanza tale da non essere interferite dai lavori che comunque avverranno solo in periodo diurno con la messa in opera di tutte le misure di mitigazione per gli impatti legati al brillamento delle micro-cariche. Per gli impatti istantanei legati al brillamento delle micro-cariche le mitigazioni volte ad evitare la produzione di polveri prevedono l'utilizzo di cannoni a getto d'acqua nebulizzata, mentre le mitigazioni relative al rumore prevedono l'allontanamento delle persone ed animali mediante suoni di dissuasione per la durata temporale dell'effetto indotto dal brillamento. I valori significativi per l'emissione topica per il brillamento delle micro-cariche sono circoscritti in un intorno di circa 100 metri (picco max 70 db(A)), con picchi di durata dell'ordine della decina di millesimo di secondo. Il proponente riferisce che la modifica progettuale proposta non prevede aumento dei rifiuti e/o dei materiali provenienti dalle demolizioni rispetto al progetto già sottoposto a Valutazione preliminare nel 2018 e che non è previsto alcun aumento della produzione di inquinanti né di sostanze tossiche o nocive.

### **Conclusioni**

Il progetto *“Autostrada A24. Intervento di adeguamento sismico ai sensi della Legge 228/2012 art. 1 comma 183. Adeguamento sismico Viadotto Sant’Onofrio”* che prevedeva la sostituzione dell'impalcato del viadotto esistente con un nuovo impalcato e rinforzo delle pile esistenti, è stato sottoposto alla procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, i cui esiti sono stati comunicati con nota prot. DVA-11436 del 17/05/2018 con cui *“considerate le finalità e le caratteristiche dell'intervento proposto con riferimento agli aspetti ambientali [...] è ragionevole sostenere che la proposta progettuale non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a VIA o VIA)”*.

La modifica progettuale proposta dalla Società proponente rispetto al progetto sottoposto alla procedura di Valutazione preliminare nel 2018, riguarda esclusivamente la metodologia di demolizione della via destra del Viadotto S. Onofrio, lungo l'autostrada A24 Roma – L'Aquila – Teramo Tratta Tornimparte – L'Aquila Ovest alla progressiva km 85 e coincidente con lo svincolo di Tornimparte, che prevede l'abbattimento al suolo della via destra del Viadotto, con micro-cariche e la successiva demolizione a terra mediante frantumazione e segregazione dei ferri d'armatura dal calcestruzzo. Finalità della soluzione progettuale proposta è eseguire la demolizione della via destra del Viadotto con una metodologia che genera impatti ambientali minori, che garantisca livelli di sicurezza maggiori e tempi di demolizione minori.

Esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente nella lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le finalità dell'intervento proposto come sopra indicate, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, nonché di sicurezza, si ritiene che non sussistano potenziali

impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio della soluzione progettuale presentata.

Pertanto, sulla base delle analisi e valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, è ragionevole sostenere che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

**Il Dirigente**

Dott.Giacomo Meschini

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)