



## Ministero della Transizione Ecologica

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

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

**OGGETTO: [ID: 5941] Progetto “Autostrada A24 Tratta Torano – L’Aquila Ovest Viadotto Fornaca – Interventi di adeguamento alla norma NTC2018”.**  
**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/4840 del 12/03/2021, acquisita al prot. MATTM-27057 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 “Autostrada A24 Tratta Torano – L’Aquila Ovest Viadotto Fornaca – Interventi di adeguamento alla norma NTC2018”.

Il progetto “Autostrada A24 Tratta Tornimparte - L’Aquila Ovest. Interventi di adeguamento ai sensi della Legge 227/2012 art. 1 comma 183, adeguamento sismico di 13 viadotti”, che comprendeva anche il Viadotto Fornaca oggetto della presente Valutazione preliminare, è stato sottoposto alla procedura di Verifica di assoggettabilità, ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. 152/2006, conclusasi con decreto direttoriale prot. DVA-DEC-367 del 27/09/2018, reso sulla base del parere n. 2818 del 31/08/2018 della Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS, di esclusione dalla procedura di V.I.A., nel rispetto di specifica condizione ambientale che prevedeva “prima dell’inizio dei lavori per la gestione delle terre e rocce da scavo, il Proponente dovrà presentare per l’approvazione il Piano di utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi del DPR 120/2017”. Con successivo decreto direttoriale prot. DVA-DEC-366 del 21/11/2019, in ottemperanza alla condizione ambientale sopra richiamata, è stata determinata la conclusione della verifica del Piano di Utilizzo ai sensi dell’art. 9 del D.Lgs. 120/2017 per il progetto in argomento.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione ad essa allegata, la proposta di modifica al progetto escluso dalla procedura di V.I.A. con il sopra citato decreto direttoriale DVA-DEC-367 del 27/09/2018 ed oggetto della presente Valutazione preliminare, prevede la messa in sicurezza del Viadotto Fornaca, adeguando il progetto alla nuova normativa antisismica secondo le Norme Tecniche per le costruzioni (NTC 2018) che prevedono di adottare una Vita Nominale di progetto VN=100 anni, in sostituzione della VN= 50 anni, in ragione della classifica di infrastruttura strategica ai fini di Protezione Civile.

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\_2021-0087

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 19/04/2021 alle ore 11:05

## **Analisi e valutazioni**

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

Il Viadotto Fornaca si sviluppa lungo l'autostrada A24 Roma – L'Aquila – Teramo tratta Tornimparte – L'Aquila Ovest, dalla progressiva km 92+417 alla progressiva km 92+719, per una lunghezza di 302 m., ed è costituito da due carreggiate adiacenti sostenute ciascuna da 8 campate da 38 m. insistenti su pile di altezza variabile tra i 10 e 28 m.. L'adeguamento antisismico del Viadotto secondo le Norme Tecniche per le costruzioni (NTC 2018) prevede l'adozione di una Vita Nominale di progetto VN=100 anni, in sostituzione della VN=50 anni. La modifica progettuale proposta conferma la ricostruzione del viadotto nella sede originaria ed attualmente in esercizio per entrambe le carreggiate, utilizzando la scansione delle pile dell'esistente viadotto, tanto che le nuove pile conservano lo stesso sedime delle precedenti, condividendone i plinti fondati sui pali. Restano confermate la tipologia di impalcato (struttura mista acciaio COR-TEN-calcestruzzo), l'altezza delle travi e della soletta, la luce delle campate, così come tipologia e dimensione del pulvino in acciaio COR-TEN. Per le pile, pur confermando la tipologia in acciaio COR-TEN, a sezione circolare, si passa dal diametro esterno di 3,50 m (pila internamente cava), al diametro di 3,0 m con sezione circolare piena. Le spalle rimangono invariate per la parte in elevazione, mentre per le fondazioni va fatta la distinzione tra le spalle lato Teramo, aventi fondazione diretta su roccia, e le spalle lato Roma, fondate su pali. Per le prime, l'adozione di una Vita Nominale di progetto VN=100 anni prevede la demolizione integrale del plinto con sua ricostruzione completa, invece che l'adeguamento con l'aggiunta di micropali. Le spalle fondate su pali di grande diametro verranno adeguate con l'aggiunta di ulteriori pali, inglobando pali esistenti e nuovi in un unico plinto costruito ex-novo (soluzione VN=100), invece che l'aggiunta di micropali per fronteggiare le maggiori azioni sismiche sul plinto esistente fondato su pali (soluzione VN=50). Per le pile su fondazioni dirette si prevede la demolizione e la ricostruzione integrale con nuova geometria.

La Società proponente dichiara che la modifica progettuale proposta è relativa esclusivamente alla messa in sicurezza del Viadotto e non prevede tipologie di opere diverse rispetto al progetto sottoposto alla procedura di Verifica di assoggettabilità, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, conclusasi con il sopra richiamato decreto direttoriale prot. DVA-DEC-367 del 27/09/2018.

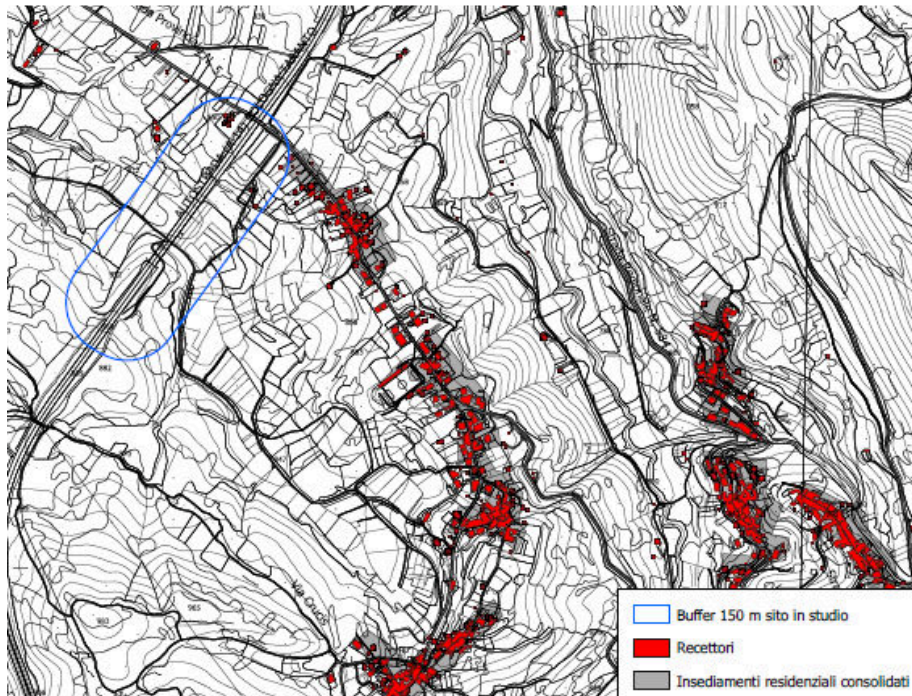


Fig. 1 Insediamenti e recettori Fonte: Rapporto ambientale All. 1 a Lista di controllo

Con riferimento a *“Zone montuose e forestali”* il proponente dichiara che il viadotto non ricade in tali zone.

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 non interessa tal siti.

Con riguardo alle *“Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica”* il proponente riporta che l’area di intervento è limitrofa ad un’area A2 di conservazione parziale secondo il PPR (Piano Paesistico Regionale).

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.

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 di autostrada e che non rientra in altra tipologia di aree soggette a tali vincoli.

Per quanto attiene alla cantierizzazione il proponente riferisce che la modifica progettuale non prevede l'aumento della produzione di inquinanti né di sostanze tossiche, nocive in atmosfera. Non prevede aumento della produzione di rifiuti, e ritiene irrisorio l'aumento dei materiali provenienti dalle demolizioni. L'esubero di terre e rocce da scavo è inferiore di oltre la metà di quanto previsto nel progetto escluso dalla procedura di V.I.A.. Il cantiere è ubicato in un'area praticamente disabitata e le uniche case sparse presenti 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. Il progetto non prevede l'utilizzo di sostanze inquinanti ed il rischio di incidenti diminuisce in quanto non è più previsto l'intervento di idrodemolizione.

### **Conclusioni**

Il progetto *“Autostrada A24 Tratta Tornimparte - L'Aquila Ovest. Interventi di adeguamento ai sensi della Legge 227/2012 art. 1 comma 183, adeguamento sismico di 13 viadotti”*, che comprendeva anche il Viadotto Fornaca oggetto della presente Valutazione preliminare, è stato sottoposto alla procedura di Verifica di assoggettabilità, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, conclusasi con decreto direttoriale prot. DVA-DEC-367 del 27/09/2018 di esclusione dalla procedura di V.I.A., nel rispetto di specifica condizione ambientale che prevedeva *“prima dell'inizio dei lavori per la gestione delle terre e rocce da scavo, il Proponente dovrà presentare per l'approvazione il Piano di utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi del DPR 120/2017”*. Con successivo decreto direttoriale prot. DVA-DEC-366 del 21/11/2019, in ottemperanza alla condizione ambientale sopra richiamata, è stata determinata la conclusione della verifica del Piano di Utilizzo ai sensi dell'art. 9 del D.Lgs. 120/2017 per il progetto in argomento.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione ad essa allegata, la proposta di modifica al progetto escluso dalla procedura di V.I.A. con il sopra citato decreto direttoriale DVA-DEC-367 del 27/09/2018 ed oggetto della presente Valutazione preliminare, prevede la messa in sicurezza del Viadotto Fornaca, lungo l'autostrada A24 Roma – L'Aquila – Teramo tratta Tornimparte – L'Aquila Ovest, che si sviluppa dalla progressiva km 92+417 alla progressiva km 92+719, adeguando il progetto alla nuova normativa antisismica secondo le Norme Tecniche per le costruzioni (NTC 2018) che prevedono di adottare una Vita Nominale di progetto VN=100 anni, in sostituzione della VN= 50 anni, in ragione della classifica di infrastruttura strategica ai fini di Protezione Civile.

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)