



Ministero della Transizione Ecologica

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

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

OGGETTO: [ID 6075] Autostrada A24 tratta Torano - L'Aquila Ovest - Viadotto Fornaca - Modifica del sistema di demolizione. Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 8263 del 29/04/2021, acquisita con prot. MATTM-40710 del 04/05/2021, la Società Strada dei Parchi S.p.a. ha presentato istanza, con allegata documentazione progettuale, ai fini dell'avvio della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., per il progetto *“Modifica del sistema di demolizione del Viadotto Fornaca, lungo l'Autostrada A24, tratto Torano – L'Aquila Ovest”*.

A corredo della citata istanza del 29/04/2021, la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante *“Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”*, corredata degli elaborati grafici di cui al punto *“10. Allegati della Lista di Controllo”*.

Per memoria, si ricorda che 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, inerente gli interventi di demolizione e ricostruzione di parte delle opere esistenti in adeguamento alla normativa sismica, è stato sottoposto alla procedura di Verifica di assoggettabilità, ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, identificata con ID 4025, conclusasi con il 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 condizioni ambientali. Successivamente, il progetto *“Interventi di adeguamento alla norma antisismica NTC 2018 del Viadotto Fornaca lungo l'Autostrada A24 tratta Torano L'Aquila Ovest”*, avente per oggetto la messa in sicurezza del viadotto con l'adeguamento alla nuova normativa antisismica secondo le Norme Tecniche per le costruzioni (NTC 2018), è stato sottoposto alla procedura di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, identificato con ID 5941, i cui esiti sono stati comunicati con la nota prot. MATTM-40437 del 19/04/2021, con la quale *“[...] considerate le finalità*

ID Utente: 6887

ID Documento: CreSS_05-Set_04-6887_2021-0161

Data stesura: 06/05/2021

✓ Resp.Set: DiGianfrancesco C.

Ufficio: CreSS_05-Set_04

Data: 21/05/2021

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57225074 – 5070 – e-mail: CRESS-5@minambiente.it

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

dell'intervento [...] di messa in sicurezza del Viadotto adeguando il progetto alla nuova normativa antisismica secondo le Norme Tecniche per le costruzioni (NTC 2018) [...] e considerate le caratteristiche dell'intervento proposto, con riferimento agli aspetti ambientali, nonché di sicurezza, [...] 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.) [...]".

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo e negli allegati presentati a corredo della citata istanza del 29/04/2021, la proposta di modifica al progetto escluso dalla procedura di V.I.A., con il sopra citato decreto direttoriale prot. DVA-DEC-367 del 27/09/2018, riguarda la metodologia di demolizione del viadotto Fornaca, con l'abbattimento dello stesso tramite microcariche e la successiva demolizione a terra mediante frantumazione e segregazione dei ferri d'armatura da calcestruzzo, in alternativa allo "svaro" ed alla demolizione con strumenti meccanici.

Secondo quanto indicato nella citata istanza del 29/04/2021, gli interventi in valutazione si configurano come "modifica" di un'opera appartenente alla tipologia di cui all'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 10) "autostrade [...]".

Gli interventi oggetto dell'istanza presentata, localizzati nel Comune di Lucoli, in provincia de L'Aquila, prevedono la modifica del sistema di demolizione del viadotto, con l'abbattimento dello stesso tramite microcariche e la successiva demolizione a terra mediante frantumazione e segregazione dei ferri d'armatura da calcestruzzo.

Secondo quanto indicato dal proponente, finalità della soluzione progettuale presentata è di eseguire la demolizione del viadotto Fornaca con una metodologia che genera impatti ambientali minori, garantendo maggiori livelli di sicurezza e tempi di esecuzione minori.

Analisi e valutazioni

Il viadotto Fornaca è localizzato lungo l'autostrada A24 Roma - L'Aquila - Teramo, tratta Tornimparte – L'Aquila Ovest, dalla progressiva Km 92+417 sino alla progressiva Km 92+719, per una lunghezza complessiva di 302 m. Il viadotto 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.

La modifica progettuale proposta prevede l'abbattimento al suolo del viadotto Fornaca con microcariche e la successiva demolizione a terra mediante frantumazione e segregazione dei ferri d'armatura dal calcestruzzo. Secondo quanto riportato dal proponente, la metodologia oggetto di valutazione costituisce un'alternativa che garantisce maggiore sicurezza rispetto alla demolizione meccanica in quota per le strutture di altezza superiore ai $6 \div 12$ m. La soluzione precedentemente approvata ed appaltata prevede la demolizione delle opere di altezza inferiore ai $6 \div 12$ m con martello demolitore idraulico, cesoie e pinze idrauliche collocate su escavatore a braccio rovescio. Per le strutture più alte è prevista la frantumazione con pinze idrauliche e cesoie montate su escavatori a braccio maggiorato. Per le strutture di altezza maggiore di 40 m è necessario montare i frantumatori idraulici su gru tralicciata. Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, la demolizione meccanica costringe ad un costante contatto fisico con la struttura, per la lenta, progressiva e puntuale disgregazione del calcestruzzo e per il successivo taglio dei ferri d'armatura, con correlati potenziali rischi per i lavoratori. In presenza di strutture alte risulta, quindi, più prudente e più 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, evitando qualunque elemento di criticità, oltre a diminuire sensibilmente i tempi di lavorazione (5 mesi) e quindi la permanenza dei macchinari in cantiere.

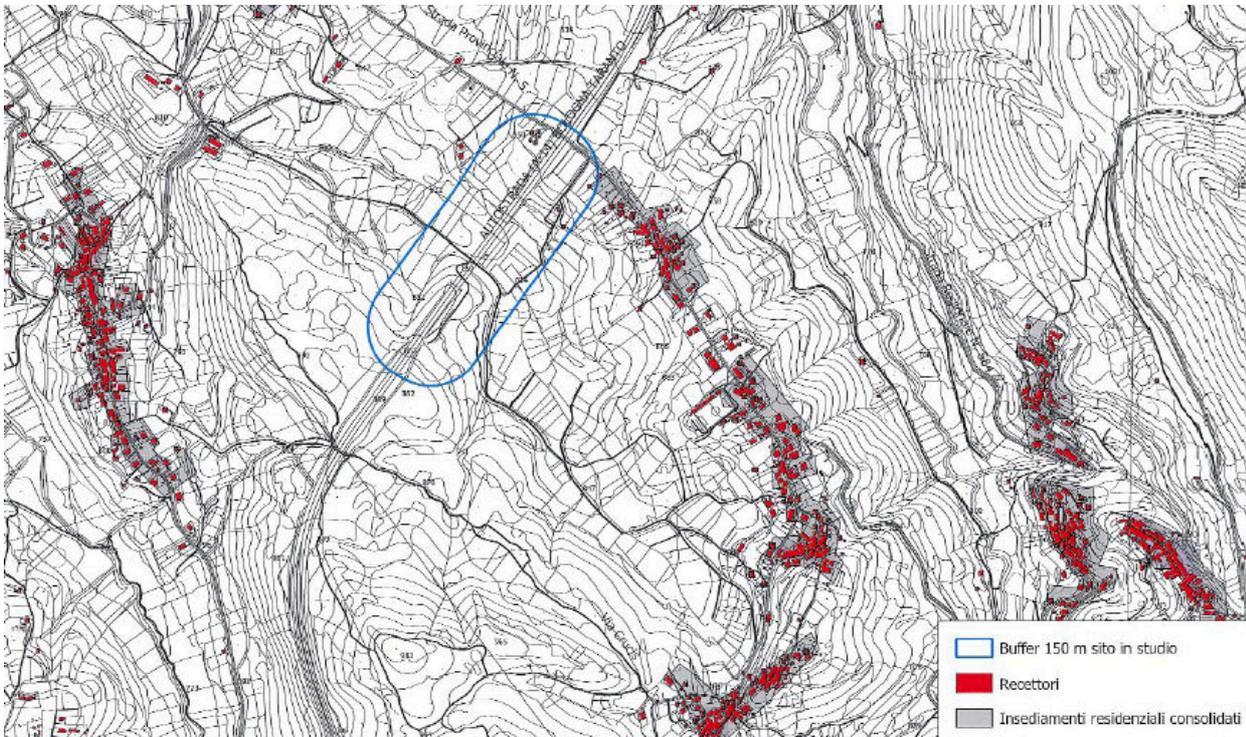


Figura 1: Localizzazione dell'intervento in riferimento agli insediamenti e recettori (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alla cantierizzazione, secondo quanto indicato nella relazione allegata alla Lista di controllo, 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 svaro per il disimpegno della sovrastruttura necessario alla sua demolizione ma la stessa potrà essere effettuata direttamente sui manufatti (impalcati e pile) resi accessibili e stabilizzati direttamente al suolo, senza la necessità di lavorazioni in quota quali quelle col carro varo. In questo modo la frantumazione può avvenire da più lati e con escavatori standard, con un risparmio sulle attività di demolizione di circa 3 mesi di tempo. 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 e verranno messe in opera tutte le necessarie opere di mitigazione. 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 escluso dalla procedura di V.I.A. e che non è previsto alcun aumento della produzione di inquinanti né di sostanze tossiche o nocive.

Nella Lista di controllo il proponente riporta che durante le varie fasi di lavorazione verranno messi in atto tutti gli accorgimenti atti a mitigare gli impatti sulle componenti ambientali interessate.

Con riferimento a “Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che il viadotto interessato dagli interventi di progetto non ricade in dette zone.

Con riferimento a “Zone montuose e forestali” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che il viadotto non ricade all’interno di zone montuose e forestali.

Con riferimento 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)”, e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che il viadotto non ricade all’interno di aree protette.

Con riferimento alle “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che il viadotto non ricade all’interno di aree tutelate.

Con riferimento alle “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che il viadotto ricade in un’area non soggetta a vincolo idrogeologico.

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che 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 alla “Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)” all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che il viadotto ricade in Zona sismica 1.

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 condizioni ambientali. Successivamente, il progetto *“Interventi di adeguamento alla norma antisismica NTC 2018 del Viadotto Fornaca lungo l’Autostrada A24 tratta Torano L’Aquila Ovest”*, avente per oggetto la messa in sicurezza del viadotto con l’adeguamento alla nuova normativa antisismica secondo le Norme Tecniche per le costruzioni (NTC 2018), 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 la nota prot. MATTM-40437 del 19/04/2021, con la quale “[...] *considerate le finalità dell’intervento [...] di messa in sicurezza del Viadotto adeguando il progetto alla nuova normativa antisismica [...] e considerate le caratteristiche dell’intervento proposto, con riferimento agli aspetti ambientali, nonché di sicurezza, [...] 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.) [...]”*”.

La modifica progettuale proposta dalla Società proponente rispetto al progetto sottoposto alla procedura di Valutazione preliminare conclusasi con la comunicazione prot. MATTM-40437 del 19/04/2021, riguarda esclusivamente la metodologia di demolizione del viadotto Fornaca, con l’abbattimento dello stesso tramite microcariche e la successiva demolizione a terra mediante frantumazione e segregazione dei ferri d’armatura dal calcestruzzo, in alternativa allo “svaro” ed alla demolizione con strumenti meccanici. Finalità della modifica progettuale presentata è di eseguire la demolizione del viadotto Fornaca con una metodologia che genera impatti ambientali minori, garantendo maggiori livelli di sicurezza e tempi di esecuzione 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)