



Ministero della Transizione Ecologica

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

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

OGGETTO: [ID: 6142] Progetto “Autostrada A24 Tratta Torano – L’Aquila Ovest Viadotto Valle Orsara – Interventi di adeguamento alla norma NTC2018 e modifica tecnologia di demolizione del Viadotto”.
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/10029 del 21/05/2021, acquisita al prot. MATTM-55215 del 24/05/2021, 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 Valle Orsara – Interventi di adeguamento alla norma NTC2018 e modifica tecnologia di demolizione del Viadotto”.

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 Valle Orsara 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 Valle Orsara, adeguando il progetto alla nuova normativa antisismica secondo le Norme Tecniche per le costruzioni (NTC 2018) che prevedono di adottare il parametro Vita Nominale di progetto VN=100 anni, in sostituzione della VN= 50 anni, in quanto più cautelativo per gli aspetti ambientali collegati alla durabilità delle opere, alla minore necessità di manutenzione ed alla sicurezza, in ragione della classifica di infrastruttura strategica ai fini di Protezione Civile. Inoltre, la proposta progettuale avanzata dalla Società, prevede la modifica della tecnologia di demolizione del Viadotto tramite l’abbattimento al suolo con l’utilizzo di micro-

ID Utente: 6838

ID Documento: CreSS_05-Set_04-6838_2021-0126

Data stesura: 15/06/2021

✓ Resp.Set: DiGianfrancesco C.

Ufficio: CreSS_05-Set_04

Data: 16/06/2021

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. 06-5722 5074 - 5070 - e-mail: CRESS-5@minambiente.it

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

Firmato digitalmente in data 16/06/2021 alle ore 11:18

cariche e successiva demolizione a terra, mediante frantumazione e segregazione dei ferri d'armatura dal calcestruzzo, in sostituzione della demolizione meccanica in quota. Secondo quanto riportato dal proponente tale soluzione consente di eseguire la demolizione del Viadotto con una metodologia che genera impatti ambientali minori e che garantisce livelli di sicurezza maggiori con tempi di demolizione ridotti.

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, punto10) "*autostrade [...]*".

Analisi e valutazioni

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

Il Viadotto Valle Orsara si sviluppa lungo l'autostrada A24 Roma - L'Aquila - Teramo Tratta Tornimparte - L'Aquila Ovest, dalla progressiva km 85+448 alla progressiva km 85+600, per una lunghezza di 152 m., ed è costituito da due carreggiate adiacenti sostenute ciascuna da 4 campate da 38 m. poggianti su tre pile di altezza rispettivamente di 20, 30 e 20 m. e sostenute da 3 pile a carreggiata che saranno demolite insieme all'impalcato. Il Viadotto versa in condizioni di notevole ammaloramento e richiede urgenti di consolidamento strutturale e/o ricostruzione in coerenza con la normativa antisismica. 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. Restano confermate la tipologia, la luce, lo spessore, la lunghezza e la struttura mista acciaio COR-TEN-calcestruzzo dell'impalcato. Resta invariato il numero, la scansione, le altezze, tipologia e dimensioni delle pile in acciaio COR-TEN collaborante, circolari piene di diametro 3000 mm. Per le fondazioni delle pile, l'adozione di una Vita Nominale di progetto VN=100 anni prevede la demolizione dei plinti con ricostruzione integrale. Resta confermato l'adeguamento delle spalle esistenti senza modifiche. Per quanto attiene alla modifica della metodologia di demolizione del Viadotto, questa prevede l'abbattimento al suolo con micro-cariche e 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 il 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.

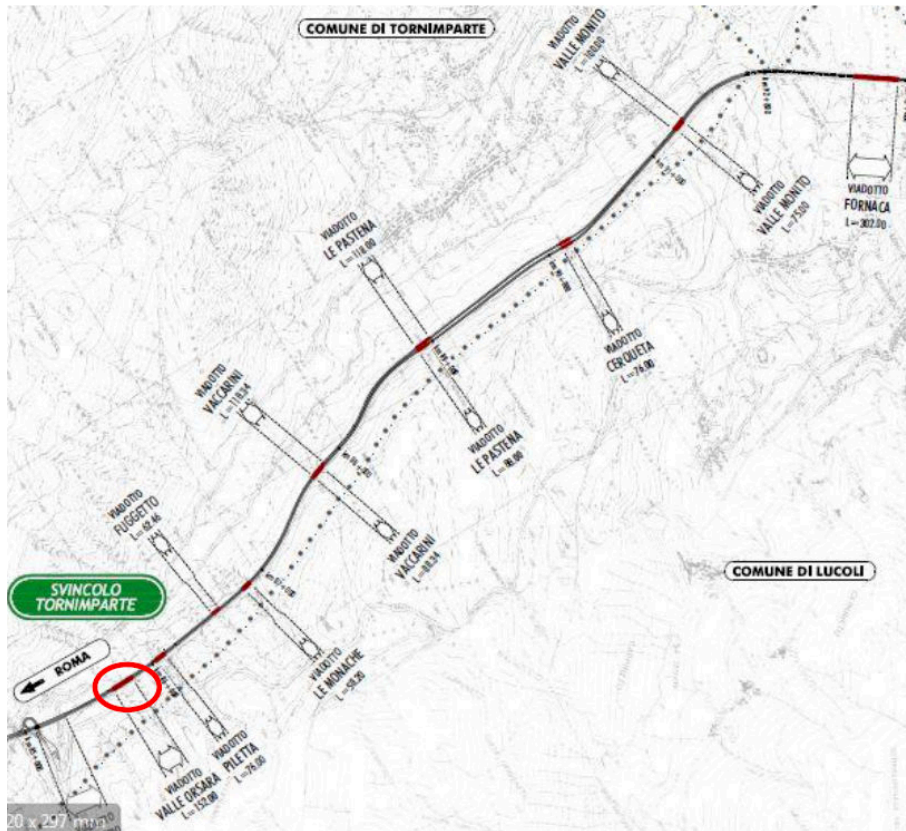


Fig. 1 Inquadramento territoriale del Viadotto Valle Orsara Fonte: Rapporto Ambientale



Fig. 2 Viadotto Valle Orsara Fonte: Rapporto Ambientale

Per quanto riguarda “*Zone umide, riparie, foci dei fiumi*”, il proponente riferisce che gli interventi in progetto non interessano tali aree.

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 ricade in area B1 di trasformabilità mirata 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 o nocive in atmosfera. E’ previsto un aumento minimo della produzione di materiale da demolizione rispetto al progetto escluso dalla procedura di V.I.A., ma i siti di conferimento finale dei materiali restano quelli già previsti nel Piano di Utilizzo di cui al decreto direttoriale prot. DVA-DEC-366 del 21/11/2019. 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. Per quanto attiene alla modalità di demolizione del viadotto, con l’impiego controllato delle micro-cariche per l’abbattimento al suolo dei manufatti, il cronoprogramma dei lavori 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 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 2 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 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, tra cui l’utilizzo di cannoni a getto d’acqua nebulizzata al fine di evitare la produzione di polveri e suoni di dissuasione per la durata temporale dell’effetto indotto dal brillamento al fine dell’allontanamento delle persone ed animali.

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 Orsara 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 Orsara, lungo l’autostrada A24 Roma - L’Aquila - Teramo Tratta Tornimparte - L’Aquila Ovest, che si sviluppa dalla progressiva km 85+448 alla progressiva km 85+600, adeguando il progetto alla nuova normativa antisismica secondo le Norme Tecniche per le costruzioni (NTC 2018) che prevedono di adottare il parametro Vita Nominale di progetto VN=100 anni, in sostituzione della VN= 50 anni, in quanto più cautelativo per gli aspetti ambientali collegati alla durabilità delle opere, alla minore necessità di manutenzione ed alla sicurezza, in ragione della classifica di infrastruttura strategica ai fini di Protezione Civile. Inoltre, la proposta progettuale avanzata dalla Società, prevede anche la modifica della tecnologia di demolizione del Viadotto tramite l’abbattimento al suolo con l’utilizzo di micro-cariche e successiva demolizione a terra, mediante frantumazione e segregazione dei ferri d’armatura dal calcestruzzo, in sostituzione della demolizione meccanica in quota. Secondo quanto riportato dal proponente tale soluzione consente di eseguire la demolizione del Viadotto con una metodologia che genera impatti ambientali minori e che garantisce livelli di sicurezza maggiori con tempi di demolizione ridotti.

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)