



# Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

**Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS**

*Sottocommissione VIA*

\* \* \*

**Parere n. 246 del 7 maggio 2021**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p><b>Autostrada A24 – Tratta L’Aquila-Teramo “Interventi di demolizione e ricostruzione fuori sede del nuovo viadotto di svincolo di San Gabriele-Colledara”</b></p> <p><b>ID_VIP: 5805</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p><b>Autostrada dei Parchi S.p.A.</b></p>

## La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

### Sottocommissione VIA

**RICORDATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.Lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante *Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020;

**RICORDATA** la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal d.lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
  - l’ art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*”: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a*

*procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto” ;*

- l'art. 19, recante *‘Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA’*, e in particolare il comma 5, secondo cui *“L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi”* (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante *“Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19”* e V, recante *“Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19”*;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante *“Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”*;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”*;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante *“Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”*;
- le Linee guida *“Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening”* (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità Europea *“Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC”*;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;

**DATO ATTO** che:

- la Società Autostrada dei Parchi S.p.A, con nota prot.n.SDP/1534 del 25/01/2021, ha presentato domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto *“Autostrada A24 – Tratta L'Aquila-Teramo “Interventi di demolizione e ricostruzione fuori sede del nuovo viadotto di svincolo di San Gabriele-Colledara”*, da realizzarsi nel Comune di Colledara, Provincia di Teramo;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot. MATTM/10031 in data 01/02/2021;
- a seguito della richiesta della Divisione prot. MATTM/11438 del 4/02/2021, la domanda è stata successivamente perfezionata con nota prot. n. SPD/2338 del 05/02/2021, acquisita al prot. MATTM/12639 del 08/02/2021;

- la Divisione con nota prot. MATTM/13486 del 09/02/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. CTVA/624 in data 10/02/2021 ha comunicato la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell’art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell’autorità competente, come comunicato alle Amministrazioni interessate con la nota di cui al punto precedente;
- con la nota prot. MATTM/13487 del 9/02/2021, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA/625 del 10/02/2021 è stata formalizzata l’assegnazione al Gruppo Istruttore 3 – Referente prof. Ing. Monica Pasca dell’istruttoria in oggetto;
- che la Regione Abruzzo con nota prot. 49718/21 del 10/02/2021 acquisita al prot. MATTM/17338 del 18/02/2021, ha manifestato il concorrente interesse regionale nell'ambito del procedimento in oggetto e, pertanto, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS è integrata con un Commissario Regionale;
- con la nota prot. MATTM/21128 del 1/03/2021, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA/1039 del 2/03/2021, la Divisione ha trasmesso la nota della Regione Abruzzo di cui sopra per il seguito di competenza;
- con nota prot. SDP/7334/2021 del 16/04/2021, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA/1982 del 16/04/2021, la Società Autostrada dei Parchi S.p.A, con, ha trasmesso lo "Studio di compatibilità idrogeologica" in riscontro alla nota Regione Abruzzo – Servizio Difesa del Suolo del 24/03/2021

## **CONSIDERATO:**

- che la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in:
  - o Studio preliminare ambientale;
  - o Progetto di fattibilità tecnico-economica;
  - o Studio preliminare ambientale integrato con lo Screening di incidenza ambientale;
  - o Elaborati di progetto;
  - o Piano preliminare di utilizzo ai sensi dell’art. 24 del D.P.R. 120/2017 (incluso nel documento " Relazione generale descrittiva degli interventi");
  - o Dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante il valore delle opere da realizzare e l’importo del contributo versato ai sensi dell’art. 33 del D.Lgs. 152/2006 e quadro economico;
  - o Copia dell’avvenuto pagamento del contributo di cui al punto precedente.
  - o Studio di compatibilità idrogeologica redatto ai sensi delle Norme di Attuazione del Piano Stralcio di Bacino “Fenomeni Gravitativi e Processi Erosivi (PAI) dei Bacini di Rilievo Regionale dell’Abruzzo (trasmesso successivamente);
- che la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella categoria di modifica o estensione dei progetti elencati nell’allegato II bis della parte seconda del D.Lgs. n.104/2017 che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi.

## **EVIDENZIATO :**

- che la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- che la verifica viene effettuata sulla base dello Studio Preliminare Ambientale trasmesso dal Proponente con il progetto di fattibilità tecnico economica;
- che gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

## **CONSIDERATO E VALUTATO:**

### **Motivazioni dell'intervento**

Il progetto in esame si colloca lungo l'Autostrada A24 Roma- Teramo, tratta L'Aquila-Teramo e prevede la demolizione e ricostruzione secondo le normative vigenti dell'esistente viadotto insistente sulla rampa dello svincolo di Colledara – San Gabriele (rampa che consente le manovre di immissione in direzione Roma) in provincia di Teramo al km 136+60.

Il progetto si inquadra nell'ambito di tutti quegli interventi, in corso, di analisi e progettazione per la messa in sicurezza dei viadotti autostradali, con particolare riferimento al rischio sismico, particolarmente sentito nella zona di interesse.

Come riportato nel seguito, sono state messe a confronto le due soluzioni, consistenti. la prima, in un adeguamento sismico della struttura esistente, la seconda nel completo rifacimento del viadotto, con demolizione del preesistente. La soluzione di progetto è la seconda.

### **In ordine alle caratteristiche progettuali**

Allo stato attuale il viadotto di svincolo di Colledara – San Gabriele si presenta con un livello di ammaloramento tale che il viadotto stesso è oggetto di puntellamento delle travi unitamente al rinforzo del martello inferiore. Nella suddetta configurazione il viadotto risulta aperto al traffico in condizioni di sicurezza con carreggiata ridotta a 4,0 m centrata con percorrenza a 30 km/h e con limitazione sulla massa limite a 44 t.

Inoltre, l'attuale geometria risulta non totalmente conforme a quanto previsto dalle “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” di cui al D.M. 05/11/2001 con particolare riferimento ai raggi minimi di curvatura.

Il nuovo svincolo pur partendo dai medesimi punti di raccordo con il tracciato autostradale principale si sviluppa su un sedime parzialmente differente con livelli di occupazione di suolo maggiori (vedi Figura 1).

Con riferimento all'area occupata, rispetto all'attuale situazione si ha un incremento di aree di esproprio di m<sup>2</sup> 1.272,50 oltre a m<sup>2</sup> 188 di occupazione temporanea di proprietà del demanio, come si evince dalla Figura 1. Tutte le aree ricadono comunque nella fascia di rispetto dell'autostrada (non riportata in figura). Nella zona di esproprio lato sud è presente una fascia boschiva esistente all'esterno dell'attuale corridoio infrastrutturale che dovrà essere rimossa e che dovrà essere oggetto di specifiche azioni progettuali di mitigazione e compensazione, con

interventi di rinaturalizzazione di alta qualità vegetazionale ed ambientale nelle aree intercluse da recuperare alla fine dei processi di costruzione.

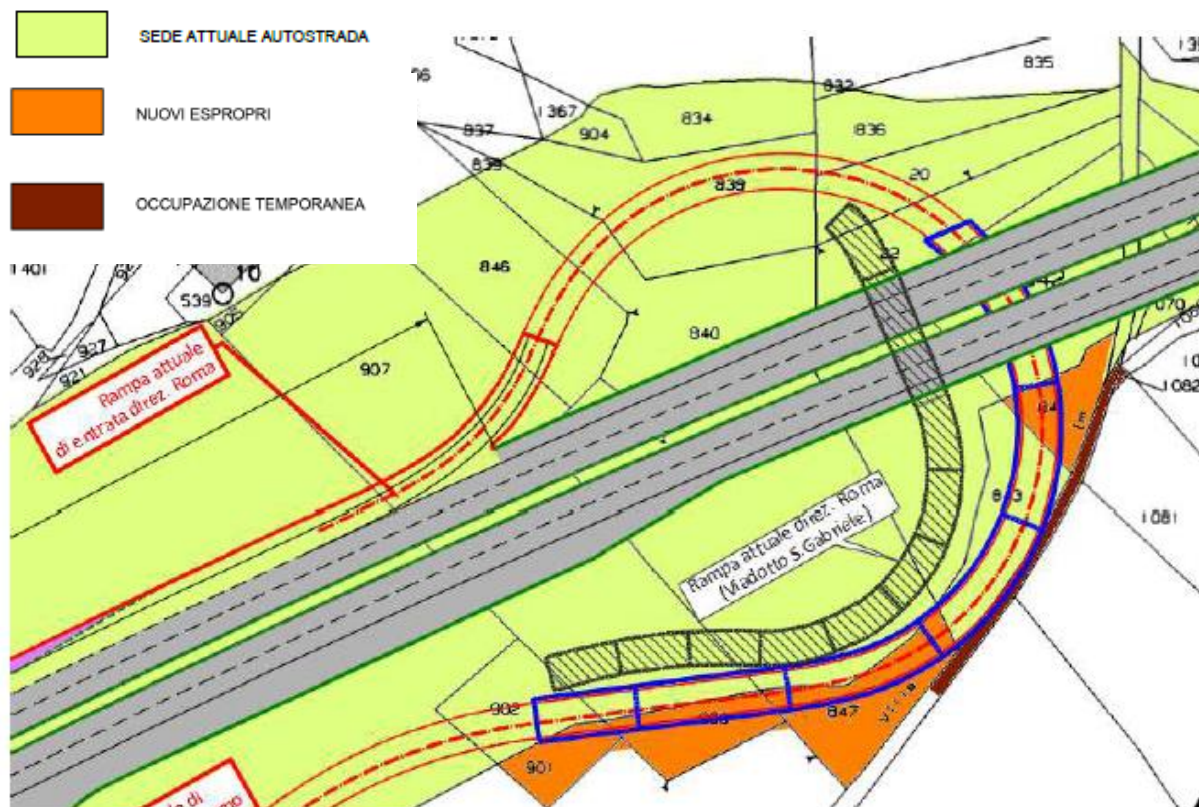


Figura 1 – Aree di occupazione del progetto e nuovi espropri

Allo stato attuale, il progetto non può generare conflitti nell'uso delle risorse e cumulo con altri progetti in esercizio in corso di realizzazione o progettazione in quanto non sono previsti interventi significativi nell'area.

Con riferimento al rischio di gravi incidenti e/o calamità inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico, il progetto si pone in un'area ad alta sismicità e trae origine proprio da questa problematica. Il progetto è essenzialmente volto a ridurre il rischio sismico legato al viadotto.

Trattandosi di sostituzione di un viadotto già esistente, che non modifica in alcun modo le caratteristiche di traffico dell'infrastruttura esistente, se non migliorando la fluidità nello scorrimento del traffico sulla rampa oggi limitata per motivi di sicurezza, la realizzazione del progetto non comporta alcun effetto legato a rischi per cambiamento climatico né rischi per la salute umana. Eventuali variazioni degli impatti legati al rumore e alla qualità dell'aria in riferimento alla modifica di sviluppo in pianta sono stati oggetto di approfondimento e saranno analizzati nel seguito.

### Alternative progettuali

Premessa la necessità di intervenire sull'attuale viadotto, sono state confrontate la soluzione progettuale 0 che prevede l'adeguamento dell'opera attualmente in esercizio con l'ipotesi progettuale che prevede la realizzazione di un nuovo viadotto di svincolo.

La soluzione 0 di adeguamento sismico dell'opera attualmente in esercizio prevede l'insieme dei seguenti interventi che, singolarmente determinerebbe esclusivamente un miglioramento delle condizioni di sicurezza anche in fase sismica ma non una complessiva messa in sicurezza dell'opera:

- il ripristino strutturale su fusti pile e pulvini mediante un intervento programmato che miri alla risoluzione delle difettosità di carattere superficiale consentendo la rimozione dei puntelli attualmente in opera;
- il posizionamento di nuovi apparecchi d'appoggio;
- la realizzazione di un nuovo impalcato;
- Il consolidamento/ampliamento del sistema di fondazioni esistenti (plinti su pali).

La seconda ipotesi progettuale, prescelta in questa sede, prevede la realizzazione di un nuovo viadotto di svincolo (sismicamente adeguato) realizzato in nuova sede posizionato subito a valle dell'attuale.

Per quanto riguarda il tracciato stradale, il mantenimento della geometria del viadotto esistente manterrebbe l'attuale situazione di una geometria non totalmente conforme alle attuali dalle “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” di cui al D.M. 05/11/2001.

Inoltre, la realizzazione di importanti interventi a carico delle fondazioni nonché la rimozione e posa in opera di un nuovo impalcato comporterebbero l'interruzione del traffico autostradale che percorre la rampa di svincolo per l'immissione in direzione Roma. Al contrario la realizzazione di una nuova opera e la successiva demolizione dell'opera attuale non determinerebbe alcuna interruzione del traffico (eccezione fatta per il limitato intervallo di tempo in cui si dovrà realizzare il raccordo tra il rilevato di approccio esistente e la nuova opera).

Infine, con riferimento al rischio sismico, un intervento di sostituzione garantisce senza dubbio maggiore sicurezza rispetto ad un intervento di adeguamento sismico, ancorché ben realizzato.

### ***Caratteristiche di progetto***

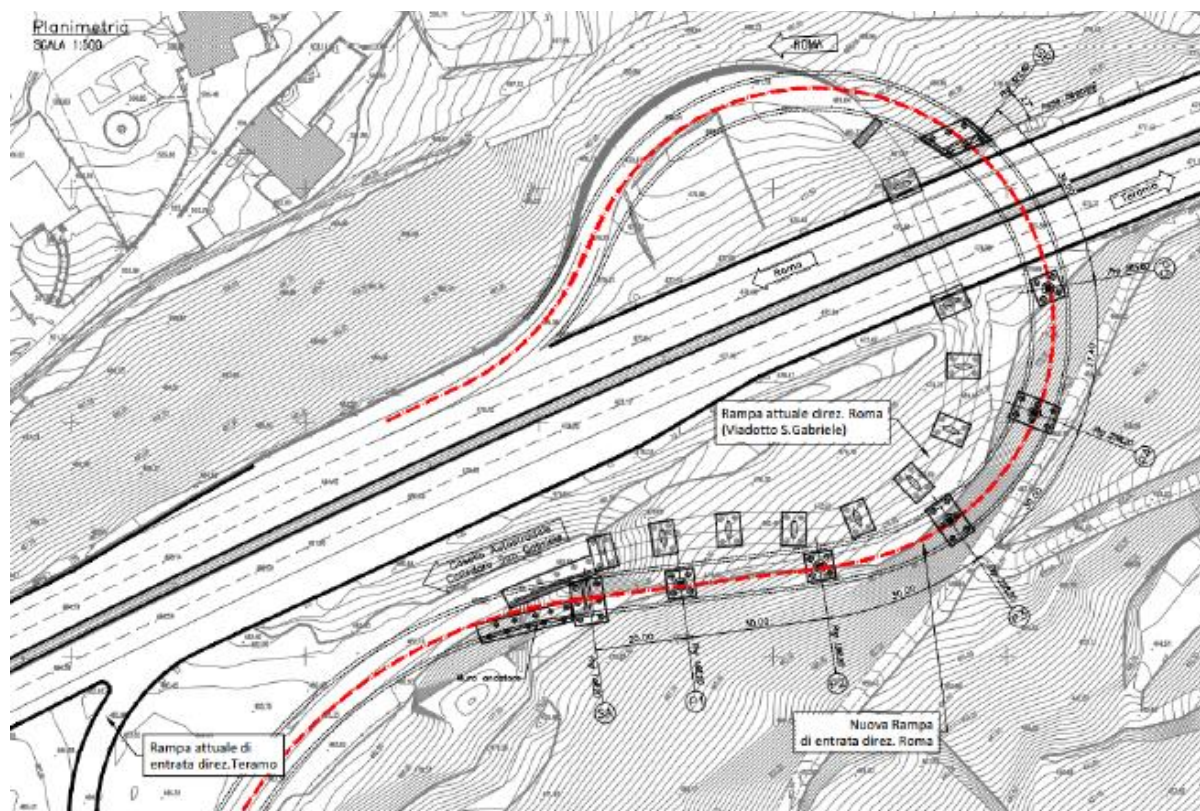
L'esistente viadotto San Gabriele è costituito da complessive 10 campate realizzate con travi a doppio T in CAP preteso a trefoli aderenti e soletta di completamento gettata in opera su coppelle prefabbricate; la piattaforma ha una larghezza fuoritutto di 7.50 m. Sono presenti più tipologie di impalcati:

- a) il Viadotto “lato casello”, a partire dalla spalla valle fino alla pila 3, ha un impalcato composto da 5 travi di lunghezza variabile da 13.5 a 14.15 m, altezza pari a 1.0m;
- b) il Viadotto “in curva”, a partire dalla pila 3 fino alla pila 8, ha un impalcato composto da 5 travi di lunghezza variabile da 12.65 a 15.05 m, altezza pari a 1.0m;
- c) l'Impalcato “sull'autostrada”, che collega la pila 8 alla pila 9, è costituito da 5 travi di lunghezza pari a 26.9 m, altezza pari a 1.4m;
- d) l'impalcato di campata N.10, che collega la pila 9 alla spalla B, è costituito da 5 travi di lunghezza variabile da 12.65 a 14.95 m, altezza pari a 1.0m.

La nuova opera in progetto sarà un viadotto di complessive 6 campate con luce massima 36 m. Il nuovo tracciato stradale, a partire dai punti di inizio e fine intervento, in raccordo con la viabilità esistente, si sviluppa per circa 430 m; la rampa si configura come “rampa semindiretta” con velocità di progetto  $V_p=40\text{Km/h}$ . Altimetricamente il profilo è stato sviluppato in modo da garantire il franco minimo di 5.50 metri in corrispondenza dello scavalco dell'Autostrada.

La Figura 2 riporta un confronto planimetrico tra la situazione attuale e quella di progetto.





**Figura 2 – Planimetria di confronto tra stato attuale e nuovo viadotto**

La piattaforma viaria prevede una corsia da 4 m, banchina in destra da 1 m ed in sinistra da 2 metri, tenuto conto dell'allargamento necessario al soddisfacimento delle verifiche di visibilità per l'arresto. La larghezza complessiva dell'impalcato è di m 8,50.

L'impalcato è previsto con tipologia misto in acciaio calcestruzzo di tipo bicontraventatura reticolare di piano all'intradosso delle travi. Le due travi principali in acciaio avranno altezza pari a 1400 mm per le campate da 30 metri mentre per la campata terminale di scavalco dell'autostrada tra Pila 5 e Spalla B, di luce 36, sono previste travi metalliche da 1700 mm.

Le cinque pile, la cui altezza raggiunge un massimo di 18 metri nel caso della Pila nr.3, sono realizzate con una sezione monofusto circolare da 2600 mm di diametro al fine di privilegiare la semplicità e rapidità di esecuzione, senza trascurare l'aspetto estetico. In sommità la pila presenta un unico appoggio centrale, quindi senza la necessità di realizzare un pulvino e ciò a vantaggio della semplicità e rapidità di esecuzione.

Il ponte è isolato sismicamente sia alle spalle che sulle pile.

Con riferimento alla raccolta e scarico delle acque meteoriche, il sistema attuale prevede, a partire dal pozzetto in adiacenza alla autostrada, un fosso a cielo aperto realizzato con un mezzo tubo in lamiera corrugata da mezzo metro circa di diametro che costeggia la viabilità esistente per un centinaio di metri verso valle per poi deviare di 90 gradi in direzione di un corso d'acqua naturale censito, quale recapito finale.

Il sistema di progetto prevede un nuovo sistema di drenaggio delle acque di piattaforma realizzato con un sistema di caditoie disposte a margine della pavimentazione, con interasse dimensionato in relazione agli eventi statisticamente ipotizzabili, con discendente verticale innestato sul cielo di un collettore posto al disotto dello sbalzo di soletta. Le acque di piattaforma saranno convogliate



nel verso della pendenza longitudinale del viadotto fino alla Pila 5, in corrispondenza della quale sarà realizzato un nuovo specifico impianto di trattamento delle acque, posizionato alla base della pila 5 stessa. Per il tratto terminale, dalla Pila 5 alla Spalla B, è previsto un sistema di convogliamento delle acque sino alla Pila 5 basato su un collettore in contropendenza. Tutte le acque di piattaforma saranno successivamente convogliate al sistema di smaltimento esistente che sarà oggetto di interventi manutentivi e migliorativi.

### **Cantierizzazione**

Le fasi realizzative si svilupperanno come segue:

1. Impianto cantiere;
2. Esecuzione delle paratie di micropali, propedeutiche alla realizzazione delle fondazioni della spalla A e delle pile 2, 3 e 4;
3. Realizzazione di pali  $\phi 1000$  (previsti per le fondazioni del muro andatore destro della Spalla A) e pali  $\phi 1200$  per fondazioni di spalle e pile;
4. Fondazioni: scavo per il raggiungimento della quota di imposta dei plinti; scapitozzatura dei pali; casseratura e armatura plinti; getto;
5. Elevazioni spalle e pile: casseratura, armatura e getto delle elevazioni; posizionamento apparecchi di appoggio;
6. Impalcati: varo e getto solette;
7. Pavimentazioni e finiture: realizzazione pavimentazioni bituminose; giunti; drenaggi; montaggio barriere di sicurezza;
8. Attività tecniche inerenti il collaudo della nuova opera per la messa in esercizio;
9. Demolizione viadotto esistente: taglio longitudinale degli impalcati; svaro mediante gru; demolizione a terra; demolizione delle strutture in elevazione di pile e spalle; trasporto dei materiali di demolizione a discarica o a impianto di recupero; sistemazione delle aree e lavori di rinaturalizzazione;
10. Smobilitazione cantiere.

La costruzione del viadotto in nova sede e la successiva demolizione dell'esistente consentono di mantenere adeguati livelli di esercizio senza interruzioni di traffico gravosi per l'utenza (interruzione che sarebbe stata prolungata nel caso di rifacimento del viadotto nella medesima sede dell'attuale).

Relativamente alle aree da destinare a cantiere, il progetto prevede l'occupazione di due diverse zone intercluse tra lo svincolo attuale e il tracciato autostradale, a Sud (circa 5.800 m<sup>2</sup>) e a Nord (circa 1.200 m<sup>2</sup>) dell'Autostrada A24, le quali sono prevalentemente già di proprietà del concessionario ed in minima parte, per un totale di circa 1300 m<sup>2</sup> ricadono all'interno della fascia di rispetto di larghezza di circa 5 m la quale risulta sbancata e priva di vegetazione; diversamente la zona a valle di nuova espropriazione è attualmente vegetata così come l'area di cantiere Nord. Nell'area di cantiere lato Sud, si prevede l'allestimento della principale area di cantiere con la localizzazione degli edifici provvisori di servizio per gli operatori e la direzione tecnica, e le aree di stoccaggio dei materiali impiegati. All'interno dell'area di cantiere è prevista: un'area S1 adibita allo stoccaggio del materiale proveniente dalle operazioni di scavo di circa 7.500 m<sup>3</sup>, il quale è previsto venga reimpiegato circa 4500 m<sup>3</sup> di materiale proveniente dagli scavi di superficie per le operazioni di rinterro e sistemazione definitiva; un'area S2 la quale verrà dedicata principalmente allo stoccaggio e montaggio dei conci di impalcato e non appena realizzato l'impalcato tale area liberata sarà adibita allo stoccaggio delle lastre prefabbricate necessarie al successivo completamento della soletta di impalcato. Infine, suddetta area sarà adibita allo stoccaggio preliminare del materiale risultante dalla demolizione e separati in relazione ai

rispettivi codici CER, quindi stoccati nell'area S1 in attesa di essere trasportati per il conferimento a discarica. Tale area di stoccaggio verrà opportunamente impermeabilizzata con relativa regimentazione delle acque. A Nord, invece, l'area di cantiere, di dimensione pari a 1200 m<sup>2</sup> circa, sarà strettamente dedicata alle operazioni di esecuzione della Spalla B.

Parte delle aree previste per i cantieri sono già attualmente sede di cantiere per gli interventi di manutenzione ordinaria mirati al rinforzo delle strutture esistenti ed alla risoluzione di difettosità superficiali già realizzati.

Gli accessi al cantiere sono previsti dalla corsia di emergenza dell'Autostrada, opportunamente protetta mediante disposizione di segnaletica e barriere di sicurezza e attraverso la viabilità secondaria esistente.

Il progetto prevede una durata complessiva pari a 364 giorni naturali e consecutivi per la realizzazione di tutte le opere di costruzione, demolizione e rinaturalizzazione delle aree dismesse ed intercluse.

Le quantità materiali stimabili per l'esecuzione dell'opera sono:

Scavi	m <sup>3</sup>	7.500	
Rinterri	m <sup>3</sup>	4.500	
Demolizioni	m <sup>3</sup>	1.650	
Calcestruzzi	m <sup>3</sup>	6.500	
Acciaio c.a.	kg	530.000	
Tubi per micropali	kg	334.000	
Carpenteria metallica generica	kg	76.000	t 1.320
Carpenteria metallica impalcati	kg	380.000	

Nello studio preliminare ambientale e nel capitolo 2.3.8.2 della relazione di progetto si riporta erroneamente che "*Considerando il terreno di scavo essere totalmente reimpiegabile per i rinterri e sistemazioni e considerando i dovuti incrementi da materiali in banco a sciolti e considerando i dovuti incrementi da materiali in banco a sciolti, la quantità di materiale in uscita dal cantiere (scavi + demolizioni) è valutabile in complessivi 6000 m<sup>3</sup> di cui 3900 m<sup>3</sup> proveniente dagli scavi [...]*".

Ciononostante, sempre la Relazione Generale di progetto riporta apposito capitolo relativo al *Piano preliminare di utilizzo terre nel quale si riporta correttamente che* Rispetto ai 7500 m<sup>3</sup> di materiale di scavo si prevede di reimpiegare in sito circa 4500 m<sup>3</sup>.

Di tale quantità, tenuto conto dell'evolversi dell'esecuzione dei lavori, si prevede di doverne stoccare in cantiere al massimo 3000 m<sup>3</sup> circa, tenuto anche in conto dell'incremento di volume in mucchio.

La quantità di materiale in uscita dal cantiere (scavi + demolizioni) è valutabile in complessivi 6000 m<sup>3</sup> di cui 3900 m<sup>3</sup> proveniente dagli scavi e 2100 m<sup>3</sup> di demolizione, con il prevedibile impiego complessivo di 300 viaggi/camion in uscita dal cantiere con una punta massima 8-10 camion/giorno.

In entrata non è previsto l'ingresso di materiale da rinterro mentre si prevede l'ingresso di circa 720 betoniere per l'approvvigionamento di calcestruzzo.

Con riferimento all'utilizzo di risorse naturali, si evince pertanto che il progetto in esame riutilizza il materiale scavato e non richiede approvvigionamento per la realizzazione dei rilevati.

### ***Piano preliminare di utilizzo terre***

Unitamente al progetto di fattibilità tecnico economica il Proponente ha presentato il Piano preliminare delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art.24 del DPR 120/2017.

Il materiale proveniente dalle operazioni di realizzazione di pali e micropali e dalle prime escavazioni eseguite (al fine di limitare al massimo i volumi di stoccaggio) verrà condotto a discarica durante le fasi di costruzione della nuova opera, previa caratterizzazione ambientale a cura del produttore/esecutore per la quale si prevede 1 campionamento ogni 500 m<sup>3</sup>.

Anche la restante parte di materiale in esubero sarà inviato a discarica secondo la vigente normativa in materia di rifiuti. Il rifiuto dovrà essere valutato ai fini della classificazione di pericolosità e sarà identificato con il relativo Codice Europeo dei rifiuti (CER).

E' riportato un elenco dei potenziali siti di conferimento del materiale di risulta relativamente ai codici CER stimati in funzione delle lavorazioni che sono attesi da progetto.

Il Piano Preliminare delle terre e rocce da scavo, presentato per opere soggette a VIA il cui cantiere produce volumi di scavo > 6.000 m<sup>3</sup>, si articola in:

- una proposta del piano di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo da eseguire/completare prima dell'inizio dei lavori, che contiene almeno:
  1. numero e caratteristiche dei punti di indagine;
  2. numero e modalità dei campionamenti da effettuare;
  3. parametri da determinare.
- stima delle volumetrie delle terre e rocce da scavo previste;
- stima delle volumetrie delle terre e rocce da scavo da riutilizzare in sito previste.

In corso di progettazione di fattibilità tecnico-economica è stata eseguita preliminarmente una campagna di caratterizzazione ambientale, geotecnica e geognostica. Sono stati eseguiti 4 sondaggi a carotaggio continuo (S1, S2, S3, S4) di profondità variabile dai 15 m ai 30 m, dei quattro n.3 sono stati allestiti a piezometrie n.2, ossia l'S3 e l'S4 sono stati sottoposti a caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo. Per ognuno dei due sondaggi sono stati prelevati n.3 campioni alla profondità rispettivamente di 0-1 m, fondo foro ed a metà foro. Sono stati ricercati tutti gli analiti indicati dall'allegato IV del DPR 120/2017 compresi IPA e BTEX. Essendo stata intercettata la falda sono stati prelevati n. 2 campioni di acqua (uno per ogni sondaggio) che sono stati anch'essi sottoposti a caratterizzazione fisico-chimica come da normativa vigente.

Dalle determinazioni analitiche eseguite sui campioni di terreno è emerso che i valori di concentrazione dei diversi analiti ricercati sono tutti inferiori alle Concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alla Tabella 1 col. A dell'allegato 5 al titolo V parte IV del TUA, con riferimento alla specifica destinazione d'uso urbanistica (Zona E – Agricola), risultando pertanto conformi e, quindi riutilizzabili in sito.

I campioni di acque di falda esaminati hanno mostrato valori di concentrazione per gli analiti ricercati tutti inferiori alle Concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alla Tabella 2 dell'allegato 5 al titolo V parte IV del TUA.

Non è previsto alcun ricorso alle normali pratiche industriali previste dal DPR 120/2017 in quanto il materiale scavato è idoneo ad essere riutilizzato tal quale.

La durata del Piano non dovrà essere superiore alla durata dei lavori che da cronoprogramma è stabilita in 364 giorni naturali e consecutivi.

Con riferimento alla gestione delle terre e rocce da scavo, fatto salvo quanto previsto dal D.P.R. 120/2017 con riferimento alle opzioni a disposizione del produttore per la corretta gestione delle terre e rocce da scavo in opere non soggette alla procedura di VIA o di AIA, si ricordano al proponente le indicazioni e le buone pratiche di cui alle specifiche Linee guida del Sistema nazionale della protezione ambientale (SNPA, 22/2019).

### **In ordine alla localizzazione del progetto**

L'area di progetto si colloca lungo l'Autostrada A24 Roma- Teramo, tratta L'Aquila-Teramo e prevede la demolizione e ricostruzione dell'esistente viadotto insistente sulla rampa dello svincolo di Colledara – San Gabriele in provincia di Teramo al km 136+60.

L'area ricade interamente nel comune di Colledara, provincia di Teramo. Con riferimento al Piano Regolatore Esecutivo del Comune di Colledara, il sito di progetto è ubicato in zona “G2) RISPETTO STRADALE.

Per quanto riguarda i vincoli paesaggistici, è stato analizzato il Piano Paesistico Regionale vigente, approvato dal Consiglio Regionale il 21 marzo 1990 con atto n. 141/21 ed aggiornato nel 2004; è in corso l'elaborazione del nuovo Piano Paesistico Regionale ai sensi del D.Lgs 42/04 s.m.i. Dall'analisi delle cartografie allegate al P.R.P., il Proponente evince che l'area è esterna da vincoli e non interessa direttamente beni tutelati.

L'area nell'intorno dello svincolo di Colledara è caratterizzata dalla presenza di:

- ZPS IT7110128 Parco Nazionale del Gran Sasso-Monti della Laga;
- SIC IT7110202 “Gran Sasso” ricadente all'interno del Parco Nazionale del “Gran Sasso-Monti della Laga”;
- SIC IT71120022 “Fiume Mavone”;

In particolare, l'area di realizzazione dello svincolo si trova alla distanza minima di 3 km dalla Zona di Protezione Speciale (ZPS) Parco Nazionale Gran Sasso Monti della Laga IT7110128, e di 1,5 km dalla Zona Speciale di Conservazione (ZSC) Fiume Mavone IT7120022.

E' stata pertanto eseguita la Valutazione di Incidenza per entrambi i siti, fino al livello dello screening.

### **In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale**

#### ***Salute umana***

Nell'ambito dello studio preliminare ambientale, si riporta esclusivamente che, in relazione alla componente salute sono stati elaborati due studi specifici (uno relativo all'impatto acustico in fase di realizzazione ed in fase di esercizio dell'opera ed un altro per quanto riguarda la qualità dell'aria, anch'esso distinto in impatti relativi alla fase di cantiere ed alla fase di esercizio), limitandosi prendere atto del fatto che le conclusioni "ci confortano sulla totale assenza di impatti

*significativi e negativi sulle componenti ambientali analizzate sia in fase di cantiere che di esercizio dell'infrastruttura rispetto allo stato attuale."*

### **Rumore e vibrazioni:**

Con il documento STUDIO IMPATTO ACUSTICO RT.01 – “Valutazione previsionale di impatto acustico” il proponente ha fornito indicazioni in relazione alla collocazione del sito sul territorio interessato, alla classificazione acustica comunale ed ai ricettori abitativi potenzialmente impattati dal rumore prodotto dal viadotto di S. Gabriele Colledara, sull'Autostrada A24 Roma-Teramo. In particolare, per l'individuazione dei ricettori considerati, è stata presa in considerazione un'area compresa in un raggio di 500 m intorno allo svincolo di Colledara ed è stato preso in considerazione, per la caratterizzazione degli edifici e la numerazione degli stessi, quanto contenuto nel piano di risanamento acustico dell'autostrada.

Sono stati ripresi in considerazione i ricettori dal numero 48 al numero 93, per un totale di 46 ricettori tra edifici abitativi, terziario ed altro.

Il Piano di classificazione acustica comunale del Comune di Colledara non è stato ancora adottato, per cui, ai sensi dell'art.8 del D.P.C.M. del 14/11/1997, risulta necessario fare riferimento ai limiti di zona provvisori stabiliti dall'art.6 del D.P.C.M. 01/03/1991.

Dalla lettura del piano regolatore del Comune di Colledara, i limiti normativi applicabili ai ricettori ricadenti nell'area di studio sono per la maggior parte quelli relativi alla Zona B, con limite diurno (06:00 – 22:00) di 60 dBA e limite notturno (22:00 – 06:00) di 50 dBA, mentre si applicano quelli riferiti alla zona esclusivamente industriale ai ricettori 48,49,50 e 51, con limite diurno (06:00 – 22:00) di 70 dBA e limite notturno (22:00 – 06:00) di 70 dBA.

Per la caratterizzazione del clima acustico attuale presente nelle aree circostanti lo svincolo sono stati utilizzati dati di una campagna di rilievi fonometrici effettuata per lo studio acustico del piano di risanamento, in cui è stata eseguita misure fonometriche al fine di valutare il livello sonoro in due postazioni, con riferimento al periodo diurno (6.00-22.00) e notturno (22.00-6.00).

Le due postazioni sono collocate a monte (in direzione Teramo) dello svincolo (postazione E01) ed uno a valle (postazione S01) ed hanno dimostrato rispettivamente:

- Postazione E01: Leq Diurno 58,9 dBA, Leq Notturno 54,4 dBA
- Postazione S01: Leq Diurno 58,7 dBA, Leq Notturno 52,5 dBA.

I risultati ottenuti, di cui in relazione sono illustrati i dettagli delle modalità di rilievo, dimostrano un sostanziale rispetto dei valori limite per l'immissione assoluta per tutti e due i punti monitorati (per il rumore stradale non si applicano i limiti di emissione di immissione differenziale ai sensi del DPCM 14/11/1997).

Tali dati sono stati impiegati anche per la calibrazione del programma di calcolo.

La propagazione del rumore per le fasi di cantiere e di esercizio è stata valutata con il codice di calcolo Sound Plan largamente utilizzato e qualificato.

I potenziali impatti sulla componente rumore durante la fase di realizzazione del nuovo viadotto sono stati riferiti essenzialmente alle emissioni sonore generate dalle macchine operatrici, utilizzate per la movimentazione terra e la sistemazione delle aree, per la realizzazione degli scavi per la realizzazione delle nuove opere e dai mezzi di trasporto di cantiere coinvolti. Sono state caratterizzate le sorgenti sonore costituite dalle macchine operatrici, e le diverse lavorazioni.

Sono stati valutati tre differenti scenari per la fase di cantiere:

- SCENARIO S01 – MICROPALI
- SCENARIO S02- FONDAZIONI
- SCENARIO S03- DEMOLIZIONE PONTE

I risultati ottenuti dimostrano il sostanziale rispetto dei valori limite di immissione assoluta nel periodo di riferimento diurno, unico in cui sono previste opere di cantierizzazione, fatta eccezione per alcuni ricettori ed in alcune fasi di cantiere.

Nel dettaglio, si è riscontrato quale elemento di potenziale criticità, rispetto ai limiti imposti, la fase di demolizione con utilizzo dell'escavatore con martello demolitore. Il proponente evidenzia che i livelli previsti, pur superiori ai limiti imposti per i ricettori nell'area (60 dB) sono comunque contenuti (con un massimo previsto di 65,4 dB(A)). Il proponente prevede di valutare l'utilizzo di metodi alternativi al martellone demolitore, oppure limitare temporalmente le attività e comunque richiedere una deroga acustica al comune di competenza.

Non sono state però condotte verifiche per il rispetto del criterio differenziale, che risulta applicabile per le attività di cantiere anche di tipo stradale. Il Progettista indica solo genericamente il possibile superamento anche di tale limite.

Per l'esercizio sono stati considerati i dati di traffico impiegati per lo studio del piano di risanamento acustico ed i risultati ottenuti depongono a favore del rispetto dei valori limite previsti.

L'analisi di confronto, effettuata per valutare le variazioni nella emissione di rumore in fase di esercizio a seguito della ricostruzione del ponte nella nuova posizione, ha mostrato aumenti non significativi (variazioni massime di 0,3 dBA), che non compromettono in alcun modo il rispetto dei limiti normativi vigenti, già precedentemente rispettati come illustrato dallo studio del piano di risanamento.

Si rileva, pertanto, che per quanto attiene alla componente rumore è stata presentata la relazione di valutazione di impatto acustico che riporta le misure fonometriche effettuate nella fase ante operam e le valutazioni previsionali delle fasi di cantiere e di esercizio. La relazione presentata evidenzia possibili superamenti dei limiti di rumore normativi, durante lo svolgimento del cantiere, ma non in fase di esercizio. Il Proponente, avendo quindi previsto il possibile superamento dei valori limite per il rumore in fase di particolari lavorazioni ha indicato genericamente nella relazione presentata, possibili azioni di mitigazione del rumore che dovranno essere attuate in caso di superamento dei limiti in fase di cantiere secondo la condizione ambientale introdotta.

### ***Vibrazioni***

Non sono state effettuate valutazioni della componente vibrazioni, pertanto si ritiene necessario porre una condizione ambientale tesa a valutare l'incidenza di tale tipologia di impatto.

### ***Atmosfera***

In relazione all'inquinamento atmosferico l'area di interesse, sulla base della nuova zonizzazione nei riguardi della qualità dell'aria, adottata con Deliberazione della Giunta Regionale 1030 del 15 dicembre 2015, ricade all'interno della zona IT1307 – Zona a minore pressione antropica.

Il proponente ha analizzato la qualità dell'area allo stato attuale sulla base dei dati pubblicati da ARTA Abruzzo, da cui non emergono superamenti dei limiti normativi per i parametri previsti dal DLgs 155/2010.



Per la fase di esercizio il proponente evidenzia che l'intervento in progetto riguarda il rifacimento dello svincolo autostradale di S. Gabriele Colledara lungo l'Autostrada A24 Roma-Teramo, in sostituzione di quello attualmente presente. Ne consegue che non si prevede la creazione di nessun nuovo tratto stradale, ma solamente il ripristino della condizione di pieno utilizzo dello svincolo autostradale in esame, attualmente soggetto a limitazioni di velocità di percorrenza e di portata dei veicoli a causa di problemi strutturali. Ne consegue un'invarianza negli impatti legati alla componente Atmosfera tra la situazione attualmente presente e quella successiva alla realizzazione del progetto in esame, con una ipotesi di una diminuzione degli impatti rispetto alla situazione attuale visto l'andamento dell'evoluzione del parco auto in Italia nei prossimi anni in base al quale aumenterà la percentuale di trazione elettrica.

Per la valutazione degli impatti in fase di cantiere nei riguardi del parametro PM10 si è fatto riferimento al Draft EPA dell'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente Statunitense. Le ipotesi cantieristiche assunte per la stima delle emissioni e l'analisi modellistica sono le seguenti:

- simulazione delle aree di lavorazione previste;
- aree di movimentazione e stoccaggio dei materiali;
- attività di scavo e caricamento dei materiali sui camion;
- transito mezzi su piste non asfaltate (si considera che tutte le piste percorse dai mezzi interne siano non pavimentate);
- n. mezzi meccanici/giorno presenti;
- n. 8 ore lavorative/giorno.

Le stime hanno fatto evidenziare la necessità di opportuni sistemi di abbattimento delle polveri durante l'intera fase di cantiere, applicati a ciascuna delle fonti di emissione presenti, vista anche la presenza di ricettori nei pressi delle lavorazioni.

Per la fase di cantiere, visto che lo studio non riporta una valutazione delle immissioni atmosferiche riferite ai parametri previsti dal Dlgs 155/10 ed ai relativi limiti normativi, si evidenzia la necessità di eseguire un piano di monitoraggio della qualità dell'aria, peraltro già indicato dal proponente stesso, nei pressi dei ricettori più vicini. I parametri da rilevare dovranno necessariamente comprendere almeno i parametri PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> e NO<sub>2</sub>.

### ***Ambiente idrico superficiale e sotterraneo***

Per quanto riguarda l'ambiente idrico superficiale, lo studio preliminare ambientale esamina gli aspetti di idrogeologia del territorio interessato innanzitutto con riferimento al Piano di tutela delle Acque della Regione Abruzzo, con descrizioni generiche e non pertinenti specificamente con la localizzazione specifica dell'intervento.

*A conclusione di questa disanima il Proponente "evince dall'analisi del Piano e dalle carte allegate che il sito di progetto è ubicato all'interno del bacino del Fiume significativo del Vomano e del Fiume di interesse ambientale Mavone ma il tipo di opera e la cantierizzazione progettata, nonché la realizzazione delle necessarie opere di difesa idraulica dell'infrastruttura permettono di confermare che non vi saranno impatti negativi sulla circolazione idrica superficiale né variazioni alla qualità delle acque superficiali rispetto alla situazione attuale."*

Con riferimento all'ambiente idrico sotterraneo, dopo una ampia analisi di area vasta, poco significativa a livello di intervento progettuale, si riscontra che l'area di diretto interesse è caratterizzata dalla presenza di una geologia non particolarmente complessa legata all'affioramento della coltre detriticoeluviale e dei litotipi della formazione della Laga che è molto

eterogenea da un punto di vista della permeabilità, assetto che favorisce la formazione di un sistema multi falde costituito da livelli idrici sovrapposti, spesso in contatto idraulico tra di loro e da falde spesso a carattere stagionale presenti nelle spesse coltri alterate del substrato argillo-marnoso inalterato.

Nel sito di interesse i sondaggi eseguiti hanno evidenziato la presenza di una formazione di base argillosa molto compatta, impermeabile, sovrastata da uno spessore variabile di depositi continentali di alterazione afferente al Complesso dei Depositi detritici continentali.

Nel caso presente, a detta del Proponente, *"si tratta di una falda di estrema importanza da un punto di vista geotecnico ma irrilevante da un punto di vista ambientale, sia per la scarsa utilità (può avere un utilizzo ai fini agricolo-pastorizi) sia per la modesta potenzialità, poiché essendo legata alle acque meteoriche è molto probabile che, se il livello freatico in piena stagione invernale è stato misurato a profondità variabile tra 2 e 5 m dal p.c., nei periodi siccitosi di luglio-agosto risulterà prosciugata o comunque estremamente scarsa."*

Il giudizio riportato in termini ambientali non è condivisibile.

Il Proponente riporta che, in ogni caso, *i lavori non influenzeranno in alcun modo il naturale deflusso sotterraneo che non può essere disturbato dalla presenza e dalla realizzazione di un numero così limitato di pali di fondazione rispetto all'ampiezza dell'area di interesse.*

Se, in fase di esercizio, la presenza del viadotto non modificherà la situazione ambientale esistente, in fase di cantiere dovranno essere messe in campo tutte le cautele necessarie per evitare l'inquinamento della falda ed il disturbo della medesima. Si prende atto che per la realizzazione dei pali non è previsto l'utilizzo di fanghi bentonitici.

Con riferimento ai possibili impatti sulla componente acqua, il Proponente afferma che:

- non esistono nell'area direttamente interessata dai lavori ecosistemi acquatici di elevata importanza;
- i lavori previsti non creano alcun potenziale inquinamento sui corpi idrici superficiali in quanto non sono possibili sversamenti di sostanze inquinanti o nutrienti che possano favorire i fenomeni di eutrofizzazione oltre quelli già in essere dalla costruzione dell'Autostrada;
- non sono previste scariche di servizio;
- gli interventi non necessitano l'utilizzo e/o il prelievo di risorse idriche superficiali o sotterranee;
- non sono previste derivazione di acque superficiali;
- non sono previste opere di regimazione delle acque di saturazione dei primi metri;
- non è possibile alcuna modificazione al regime idrico superficiale e/o sotterraneo né tantomeno alle caratteristiche di qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei;
- il consumo della risorsa idrica è limitato alle esigenze del cantiere ed è, quindi, minimo, mentre in fase di esercizio non sono previsti consumi della risorsa idrica.

e che pertanto gli impatti ambientali che potrebbero essere imposti dagli specifici lavori proposti nel presente studio sulla componente "Acqua" sono da considerare nulli.

Non sono di conseguenza previsti interventi di mitigazione.

### **Suolo e sottosuolo**

Come precedentemente riportato, il progetto nasce proprio dalle esigenze di adeguamento sismico dell'opera d'arte. L'area è una delle zone dove la tettonica recente è più attiva con la presenza di faglie quaternarie e secondo quanto riportato dal progetto C.A.R.G. le evidenze geologiche e geomorfologiche di fagliazione recente e attiva che caratterizzano le faglie estensionali quaternarie del Foglio Gran Sasso d'Italia sono tra le più spettacolari dell'intero Appennino. Scarpate e “nastri di faglia”, faccette triangolari e trapezoidali sono osservabili con continuità chilometriche nei terreni carbonatici dell'Unità del Gran Sasso e in quelli silicoclastici dell'Unità della Laga.

In zona, inoltre, sono visibili contatti tettonici che interessano e dislocano i depositi continentali tardoquaternari organizzate in “sistemi” allungati fino a 20-30 km.

I rilievi sono caratterizzati da evidenti gradonature e depressioni tettoniche delimitate da faglie quaternarie tuttora attive, le più importanti delle quali sono:

- a) Tre Selle - Corno Grande;
- b) Campo Imperatore;
- c) Monte S. Franco; Monte Ienca - Pizzo Cefalone – Monti della Scindarella;
- d) Arischia; Monte Stabiata - Monte d'Aragno ; Monti della Laga (LF).

Con riferimento all'assetto geologico, lo studio descrive ampiamente la situazione di area vasta. Nella Formazione della Laga che è un'associazione pelitico-arenacea di marne-argillose alternate a strati torbiditici pelitico-arenacei sottili, si individuano pendii dolci e mammellonati caratterizzati da numerosi fenomeni gravitativi che in alcuni casi hanno trovato il loro equilibrio e in altri casi sono tuttora attivi.

Tra le frane più vicine allo svincolo parecchie sono molto profonde e certamente legate ai fenomeni tettonici che hanno interessato il sito e, quindi, generalmente quiescenti e di grosse dimensioni. All'interno di queste grosse masse si individuano spesso frane di scorrimento rotazionale o di deformazione lenta successive e più recenti che si sono innescate all'interno delle spesse coltri di depositi colluviali ed eluviali e/o all'interno dei materiali pelitici già rimaneggiati dai movimenti legati ai fenomeni tettonici. Sono essenzialmente i processi fluviali e quelli di versante, quindi, quelli che hanno esplicitato e tuttora esplicano un ruolo fondamentale nell'evoluzione geomorfologica dell'area. Per quanto riguarda i processi fluviali, il reticolato idrografico, nell'ambito di affioramento delle litologie pelitiche, risulta organizzato in maniera abbastanza indipendente da discontinuità iniziali, con un pattern molto articolato di tipo dendritico. Si rinvergono, infine, zone soggette ad erosione incanalata dove i processi di degradazione del suolo sono determinati prevalentemente dall'azione erosiva delle acque convogliate nel reticolo idrografico.

Definito l'habitus geomorfologico che caratterizza l'area vasta e zone anche particolarmente vicine al sito di progetto, lo studio riporta, in maniera molto semplicistica che il sito di progetto risulta esente dall'azione degli agenti geodinamici.

Gli aspetti geologici e geotecnici sono però analizzati in maniera appropriata nella parte progettuale ai fini del dimensionamento e delle verifiche dell'opera.

Con riferimento ai possibili impatti sulla componente suolo, il Proponente afferma che:

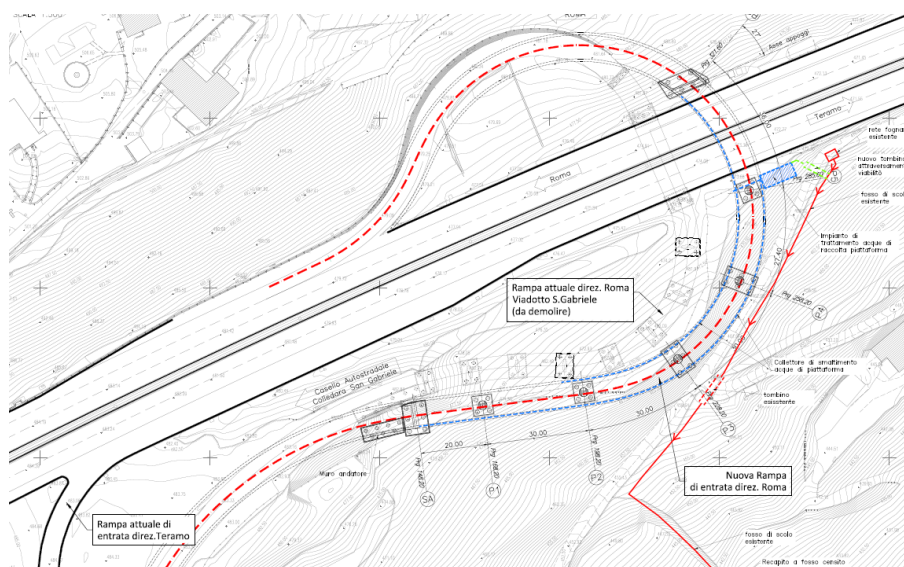
- le condizioni di stabilità dell'area sono ottime in relazione alla favorevole giacitura dei terreni presenti, nonché alla mancanza assoluta di agenti geodinamici che possano in futuro turbare il presente equilibrio;

- vista la natura dei terreni presenti il livello piezometrico della falda presente si attesta a una quota pari a circa 2-5 m dal p.c. nel pieno della stagione piovosa ma, vista la natura molto superficiale della stessa e l'alimentazione esclusivamente dalle acque meteoriche, è molto probabile che tale falda sia assente o molto scarsa nei periodi siccitosi;
- per quanto riguarda la pericolosità ed il rischio idraulico, l'area è esente da qualunque livello di pericolosità o rischio;
- ai sensi del D.M. 17/01/2018 i terreni presenti appartengono alla Categoria E;
- non esistono pericolosità geologiche e sismiche che possano ostare la realizzazione del progetto
- il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico prevede la presenza di un'area a pericolosità P2 di PAI (Versante interessato da deformazioni superficiali lente in stato quiescente) che lambisce che la rampa da sostituire (vedere ortofotografia Figura 3)



**Figura 3 – ortofoto con area pericolosità P2**

Il progetto prevede un “avvicinamento” all’area di pericolosità P2, in quanto la nuova rampa seguirà un percorso che “si allarga” verso sud-est (vedere planimetria in Figura 4).



**Figura 4 – Planimetria di progetto**

Come recita l'**art. 17 delle NTA del PAI**: “Fermo restando quanto disposto agli art. 9 e 10 del precedente Capo I ed all'art. 14 del precedente CAPO II, nelle aree a pericolosità elevata P2 sono consentiti esclusivamente gli interventi ammessi nelle aree perimetrate a pericolosità molto elevata P3, di cui agli articoli 15 e 16 delle presenti norme, ed inoltre: [...]”

Nel merito, all'**Art. 16 - Interventi consentiti in materia di infrastrutture pubbliche**, comma 1 recita quanto segue:

“1. Ferme restando le disposizioni generali per gli interventi non consentiti nelle aree perimetrate a pericolosità molto elevata da dissesti di versante, di cui al precedente art.14, nelle aree perimetrate a pericolosità molto elevata sono consentiti esclusivamente:

[...]

c) la **ristrutturazione delle infrastrutture a rete** e/o puntuali, destinate a servizi pubblici essenziali, non delocalizzabili e prive di alternative progettuali tecnicamente ed economicamente sostenibili, sempreché siano contestualmente realizzati tutti i lavori di consolidamento e stabilizzazione necessari e solo se detti lavori risultino sufficienti a mitigare il grado di pericolosità al di sotto di quello rilevato nel Piano e produrre un livello di rischio definitivo non superiore ad R2, sulla base dello studio di compatibilità idrogeologica appositamente previsto;

d) le nuove infrastrutture a rete previste dagli strumenti di pianificazione territoriale/urbanistica (provinciali, comunali, dei consorzi di sviluppo industriali o di altri Enti competenti) o da normative di legge, dichiarati essenziali, non delocalizzabili e prive di alternative progettuali tecnicamente ed economicamente sostenibili;”.

Pertanto preliminarmente alla realizzazione delle opere, il proponente, ai sensi di quanto prescritto dall'art. 17 delle NTA del PAI dovrà essere acquisito il “Parere di Compatibilità Idrogeologica”.

### **Biodiversità e VINCA**

L'area nell'intorno dello svincolo di Colledara è caratterizzata dalla presenza di:

- ZPS IT7110128 Parco Nazionale del Gran Sasso-Monti della Laga;
- SIC IT7110202 “Gran Sasso” ricadente all'interno del Parco Nazionale del “Gran Sasso-Monti della Laga”;
- SIC IT71120022 “Fiume Mavone”.

In particolare, l'area di realizzazione dello svincolo si trova alla distanza minima di 3 km dalla Zona di Protezione Speciale (ZPS) Parco Nazionale Gran Sasso Monti della Laga IT7110128, e di 1,5 km dalla Zona Speciale di Conservazione (ZSC) Fiume Mavone IT7120022.

È stata pertanto eseguita la Valutazione di Incidenza per entrambi i siti, fino al livello dello screening.

La documentazione fornita dal Proponente è completa e sufficiente ad inquadrare territorialmente il progetto e comprenderne la portata.

L'area dello svincolo è esterna al perimetro del sito Natura 2000 IT7110128 Parco Nazionale Gran Sasso Monti della Laga, che presenta caratteristiche importanti legate alla presenza degli habitat e di molte specie faunistiche.

Dalle analisi sviluppate il progetto non coinvolge nessuno degli habitat protetti presenti all'interno della ZPS.

Sulla base delle informazioni fornite dal Proponente, la distanza dai siti e gli elementi di discontinuità o barriere fisiche di origine naturale o antropica (es. diversi reticoli idrografici, centri abitati, infrastrutture ferroviarie o stradali, zone industriali, etc.) presenti tra l'area di attuazione

del progetto ed i siti sopra indicati, sono sufficienti ad escludere il verificarsi di incidenze sul sito Natura 2000 medesimo. Il progetto non è direttamente connesso alla gestione dei siti Natura 2000.

L'area ZPS Parco Nazionale Gran Sasso Monti della Laga IT7110128 conserva elementi ecologici, flora vegetazionali e faunistici di pregio e sensibili, tuttavia le attività previste non sono tali da generare impatti. A conclusione della fase di screening il Proponente ritiene che la realizzazione e l'esercizio dello svincolo autostradale di Colledara non possa avere un'incidenza negativa sulla “ZPS IT7110128 Parco Nazionale Gran Sasso Monti della Laga”.

Analogamente, l'area “ZSC Fiume Mavone IT7120022” in esame conserva elementi ecologici, flora vegetazionali e faunistici di pregio e sensibili, tuttavia le attività previste non sono tali da generare impatti. A conclusione della fase di screening si ritiene quindi che la realizzazione e l'esercizio dello svincolo autostradale di Colledara non possa avere un'incidenza negativa significativa sulla “ZSC Fiume Mavone IT7120022”.

In prossimità dell'opera è presente, inoltre, il parco regionale del fiume Fiumetto che presenta caratteristiche biotiche e abiotiche identiche al fiume Mavone di cui è un affluente, per cui le considerazioni esposte per la ZSC Fiume Mavone sono estensibili anche al Parco del fiume Fiumetto.

Da quanto esaminato, la VINCA presentata presenta una dettagliata e puntuale analisi delle componenti ambientali del sito, in particolare il clima e la biodiversità (flora, vegetazione, ecosistemi, fauna), l'idrologia e una minuziosa valutazione degli impatti diretti e indiretti che l'opera potrà avere sulle stesse componenti ambientali, considerando: perdita e frammentazione degli habitat, effetto barriera, mortalità della fauna e disturbo da rumore, vibrazioni e illuminazione artificiale, inquinamento.

La descrizione e la caratterizzazione della proposta di VINCA presentata dal proponente è adeguata per la valutazione del possibile verificarsi di incidenza negativa sui siti Natura 2000 per il livello di screening.

Il Proponente riporta che il nuovo svincolo insisterà quasi completamente sulle medesime aree di quello attuale e, anche per quanto riguarda le aree destinate alla gestione del cantiere, i lavori non comporteranno l'occupazione di aree esterne alla fascia autostradale anche se sono previsti alcuni espropri di piccole aree necessarie alla realizzazione del manufatto e l'occupazione di un breve tratto di una strada podereale.

L'intervento non genererà incidenze dirette, indirette, e/o cumulative, anche potenziali, su habitat di interesse comunitario, su specie di interesse comunitario, sull'integrità dei siti rete Natura 2000.

Si deve però evidenziare che l'area occupata, sebbene di piccole dimensioni, interessa un'area in cui sono presenti esemplari vegetazionali di pregio che dovranno essere ripristinati. Nelle attività di sostituzione delle n. 5 Roverelle (*Quercus pubescens*) dovranno essere utilizzate esemplari di piante che abbiano età e altezza sufficienti per garantire l'attecchimento, la sopravvivenza e la loro crescita. Qualora si dovesse verificare un insuccesso dell'intervento, si dovrà prevedere al rimpiazzo delle fallanze.

Inoltre, in riferimento agli impatti dell'opera sulla fauna in termini di effetto barriera, mortalità e disturbo da agenti fisici (rumore, vibrazioni, illuminazione artificiale), pur riconoscendo che il nuovo viadotto sostituirà l'esistente con dimensioni e collocazioni equivalenti si raccomanda di fare ricorso alle attuali best practices che vengono usate per eliminare o ridurre le interferenze delle infrastrutture lineari sulla fauna ed in particolare sull'avifauna.



### **Patrimonio agroalimentare**

Per quanto riguarda eventuali impatti attesi durante le fasi della cantierizzazione essi s'intendono come asportazione della coltre di suolo superficiale e taglio della vegetazione nelle aree interessate dal progetto, aspetto che in questo caso non riguarda elementi dell'agroecosistema.

In relazione al Patrimonio agroalimentare, si rileva che il progetto:

- non comporta l'utilizzo o la trasformazione di suolo ad uso agricolo;
- non interferisce direttamente e non sottrae aree ad uso agricolo;
- non modifica lo stato attuale delle aree sia per quanto riguarda il loro utilizzo che per quanto riguarda eventuali ulteriori impatti che non siano quelli dovuti alla presenza dell'infrastruttura esistente;
- la cantierizzazione è stata pensata in modo da minimizzare i consumi di suolo, limitando gli spazi utilizzati per il passaggio degli automezzi e per le opere provvisorie e gli edifici;
- la viabilità di cantiere sarà gestita completamente all'interno della viabilità autostradale limitando l'interferenza sulla viabilità locale di tipo podere per un breve tratto.

### **Paesaggio**

Per le caratteristiche del luogo, definita la sua morfologia, l'analisi degli impatti visivi viene effettuata all'interno di uno specifico *Areale di riferimento percettivo*, in riferimento a tutti quei segni e quelle forme che concorrono alla composizione dell'areale stesso. L'areale considerato ha segni naturali definiti dalla copertura vegetale, mentre il nastro autostradale e lo svincolo sono segni antropici fuori scala che tuttavia non alterano la visibilità del paesaggio.

Si rileva che:

1. l'autostrada A24 nel tratto prima del casello, è collocata su una sella, che per le sue caratteristiche morfologiche ha un grado di massima intervisibilità, mentre, dopo lo svincolo, si adagia su una serie di versanti;
2. il casello autostradale non è visibile da nessun punto significativo e non ha alcun rapporto visivo con lo svincolo;
3. lo svincolo si sviluppa a cavallo tra due versanti e non risulta visibile perché integrato nella vegetazione esistente, eterogenea e di scarsa qualità;
4. lo svincolo e il viadotto si integrano nella morfologia del luogo, senza alterare il disegno di un paesaggio variegato che si sviluppa su piani focali differenti.

In riferimento alle eventuali interferenze, rispetto a:

- Interferenza delle opere di ammodernamento del raccordo e del viadotto, con aree territoriali caratterizzate da particolare sensibilità paesistica, il livello di impatto è considerato nullo in quanto si rileva che non vi è nessuna distruzione o alterazione degli elementi fondamentali – segni sia piani che spaziali – che concorrono alla percezione – visiva, storico culturale - del paesaggio;
- Alterazione percettiva dei siti naturali e/o storico culturali la valutazione del livello di impatto è nullo in quanto si rileva che non vi è: nessuna distruzione o alterazione significativa del sito (oggetto) in relazione al suo ambito.

Per gli ulteriori aspetti paesaggistici e di beni culturali si rinvia al parere del MIC sotto riportato ed al recepimento delle relative prescrizioni.

In generale, gli impatti ambientali riconducibili alle opere in progetto sono ritenuti dal Proponente "quelli minimali ed ineliminabili di qualsiasi cantiere di modesta dimensione, per lo più in questo caso necessitati dall'esigenza di adeguare l'opera alle nuove normative in materia sismica ed alle vigenti normative stradali in considerazione del fatto che il livello di ammaloramento dell'opera esistente richiede una serie di interventi che, però, non consentirebbero il raggiungimento dell'adeguamento sismico ma solo un miglioramento dei livelli di sicurezza anche in caso di sisma."

Se è vero che in fase di esercizio non si evincono impatti ambientali diversi da quelli già in essere, il disturbo ancorchè temporaneo, dell'area di cantiere non può essere ritenuto nullo. Il progetto non evidenzia particolari misure di mitigazione in fase di cantiere, demandando, nell'elaborato della cantierizzazione all'applicazione in carico all'affidatario di quelle misure che interverranno in sede di approvazione.

Il progetto risulta pertanto carente nella definizione delle azioni di mitigazione degli impatti di cantiere che dovranno essere posti in essere nonché dei necessari monitoraggi.

### **In ordine al Piano di Monitoraggio Ambientale**

Non presente.

**TENUTO CONTO** delle seguenti osservazioni e pareri, espressi ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

- Ministero della Cultura (di seguito MIC) – osservazioni prot. 11836-P del 12/04/2021 acquisite con prot. MATTM/37754 in data 13/04/2021 e CTVA/1900 del 21/04/2021;
- Regione Abruzzo, Servizio difesa del suolo, comunicazione acquisita con prot.n. MATTM/31194 in data 25/03/2021 e CTVA/1498 del 24/03/2021;

In particolare:

- ✓ Il MiC "(...) ritiene che l'opera possa essere esclusa dalla procedura di VIA con la condizione che, ai fini di evitare e prevenire i potenziali impatti significativi e negativi dell'opera sul patrimonio culturale e per un migliore inserimento nello specifico contesto paesaggistico interessato, il progetto recepisca le seguenti prescrizioni nelle successive fasi della progettazione:

*Relativamente agli aspetti di tutela del patrimonio archeologico (prescrizione n.1)*

1. Trattandosi di opera sottoposta alla disciplina del D.Lgs.50/2016 e s.m.i., la Società proponente dovrà presentare la documentazione prevista ai sensi dell'art.25, c.1 del D.Lgs.50/2016 (in particolare progetto di fattibilità dell'opera e Documento di Valutazione preventiva dell'interesse archeologico), al fine di permettere alla competente Soprintendenza ABAP di esprimere le proprie valutazioni circa l'attivazione del procedimento di verifica dell'interesse archeologico, anche attraverso saggi e trincee preventive, così come stabilito dalla normativa vigente. Il rispetto di tale procedura risulta determinante considerate le caratteristiche delle opere previste in fondazione.

*Relativamente agli aspetti della tutela del paesaggio (prescrizioni nn.2-6)*

2. (...) si prescrive che nelle successive fasi progettuali sia predisposto anche un progetto di mitigazione a verde del novo viadotto, che contempli l'impianto di specie arboree autoctone di prima, seconda e/o terza grandezza. Tali schermature a verde saranno realizzate evitando disposizioni geometriche ed artificialmente lineari. Eventuali recinzioni siano tinteggiate in verde ed eventuali muri di sostegno siano rivestiti con pietra naturale calcarea locale o siano realizzati con trattamenti e colorazioni del calcestruzzo per creare effetti tipo "pietra viva" con aspetto simile ai muri in pietrame a secco;
4. Per quanto riguarda i 5 esemplari di Roverella (*Quercus pubescens*), per i quali è previsto il taglio nella fase di cantiere, dovrà verificarsi che tale specie non sia compresa fra quelle tutelate ai sensi della L.R. 3/2014. A tal proposito, si ricorda che ai sensi del comma 6 dell'art.50 della stessa legge "Al fine di garantire la conservazione e la rinnovazione del patrimonio arboreo regionale, per ogni albero di cui è autorizzato l'abbattimento per i casi di cui al comma 2 lettere a), b) e c) è prescritta la piantagione in area limitrofa di due alberi appartenenti alla stessa specie dell'albero abbattuto e l'obbligo di assicurare gli eventuali risarcimenti, le cure colturali e la conservazione.";
5. Con riferimento al punto precedente è fatto divieto di abbattimento di alberature di pregio; gli eventuali tagli di altre alberature dovranno comunque essere limitati allo stretto indispensabile ed essere integrati con interventi di compensazione ambientale mediante la messa in opera di esemplari della stessa specie;
6. Al termine dei lavori sia ripristinato lo stato dei luoghi alterato dalle piste di accesso dei mezzi per la realizzazione dei lavori, con apporto di terreno vegetale. Eventuali e specifici interventi di ripristino siano previsti anche per la strada interpedonale a sud interessata dalle fasi di cantiere.

*Si richiama la necessità di sottoporre l'opera all'acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica. Pertanto, il progetto definitivo e/o esecutivo dovrà essere sottoposto alla competente Soprintendenza ABAP, in particolare, in considerazione della presenza dell'area boschiva sul lato sud, sud-est dello svincolo autostradale. Nell'ambito della medesima procedura potrà anche essere meglio verificato e chiarito se il corso d'acqua censito nella rete di smaltimento delle acque risulta ascrivibile fra quelli tutelati ai sensi dell'art.142 c.1 lett.c) del D.Lgs.42/2004. "*

- ✓ il Servizio Difesa del suolo della Regione Abruzzo "segnala che l'intervento interferisce parzialmente con un'area "a pericolosità elevata – P2" del Piano Stralcio di Bacino "Fenomeni Gravitativi e Processi Erosivi" (PAI) dei Bacini Idrografici di Rilievo Regionale dell'Abruzzo. Le relative Norme di Attuazione [...] consentono (art. 16 – Interventi consentiti in materia di infrastrutture pubbliche) l'intervento in oggetto in dette aree, previo parere di compatibilità idrogeologica rilasciato dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale [..], qualora richiesto dalle suddette Norme. Evidenziando che lo scrivente Servizio non ha competenze autorizzative nel procedimento in oggetto, si invita a coinvolgere nello stesso la competente Autorità di Bacino "

Con nota prot. MATT/39799 del 16/04/2021, acquisita con prot. CTVA/2039 del 19/04/2021, la Divisione, tenuto conto di quanto richiesto dalla Regione Abruzzo Servizio Difesa del Suolo con la nota del 09/02/2021, ha comunicato all'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino

Centrale, ai fini delle eventuali osservazioni, la pubblicazione della documentazione sul sito internet istituzionale;

Con nota prot. SDP/7334/2021 del 16/04/2021, acquisita con prot. CTVA/1982 in data 16/04/2021, la Società Autostrada dei Parchi S.p.A. ha trasmesso, in riscontro alla comunicazione del Servizio difesa del suolo, lo *Studio di compatibilità idrogeologica redatto ai sensi delle Norme di Attuazione del Piano Stralcio di Bacino “Fenomeni Gravitativi e Processi Erosivi (PAI) dei Bacini di Rilievo Regionale dell’Abruzzo.*

I pareri di cui sopra sono stati tenuti in debita considerazione nella presente analisi e si intendono qui condivisi, per quanto di pertinenza ambientale. Si demanda alla competenza degli enti competenti per quanto riguarda la sicurezza stradale e gli adempimenti per zona sismica, nonché di competenza idraulica e di relativo rischio.

**VALUTATO** che:

- Il progetto riguarda un intervento finalizzato a migliorare la sicurezza dell'infrastruttura stradale attraverso la sostituzione del viadotto esistente.
- Con riferimento alle caratteristiche ed alla localizzazione del progetto, nonché delle caratteristiche dell'impatto potenziale, come meglio descritto sopra, il progetto non comporta, in fase di esercizio, impatti significativi, diversi dalla situazione ante operam, mentre in fase di cantiere gli impatti potranno essere mitigati attraverso opportuni accorgimenti che dovranno essere definiti nelle successive fasi di progettazione e controllati attraverso un opportuno Piano di Monitoraggio Ambientale.
- Con riferimento alle problematiche di rischio idrogeologico, preliminarmente alla realizzazione delle opere, il proponente; ai sensi di quanto prescritto dall'art. 17 delle NTA del PAI dovrà acquisire il “Parere di Compatibilità Idrogeologica”.
- Con riferimento alla presenza di 2 aree Natura 2000 nell'intorno dell'area di intervento, è stata sviluppata la Valutazione di Incidenza (VINCA) per entrambi i siti, fino al livello dello screening, pervenendo alla conclusione che la realizzazione e l'esercizio dell'opera non comporta effetti ai fini della conservazione dell'integrità dei siti e del loro habitat.

Tutto ciò accertato e valutato, in base alle risultanze dell'istruttoria,

**la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,**

**Sottocommissione VIA**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

**esprime il seguente**

**MOTIVATO PARERE**

che, con riferimento alla VINCA, lo screening di incidenza specifico si conclude positivamente, senza necessità di procedere a Valutazione Appropriata;

che il progetto denominato “Autostrada A24 – Tratta L'Aquila-Teramo “Interventi di demolizione e ricostruzione fuori sede del nuovo viadotto di svincolo di San Gabriele-Colledara” non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., fatti salvi l’ottenimento delle autorizzazioni, le condizioni ambientali di cui al parere MIC e il rispetto delle seguenti condizioni ambientali:

<b>Condizione ambientale</b>	<b>1</b>
Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione definitiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	<p>Occorrerà predisporre un Piano di Monitoraggio Ambientale prevedendo una campagna Ante Operam e una o più campagne di misura in Corso d'opera in fase di cantiere, e, in particolare, durante le lavorazioni ritenute più impattanti ed in corrispondenza dei ricettori maggiormente esposti.</p> <p>Il monitoraggio della qualità dell'aria dovrà essere effettuato nei pressi dei ricettori più vicini. I medesimi ricettori dovranno essere individuati per il rumore. I parametri da rilevare per la qualità dell'aria dovranno necessariamente comprendere almeno i parametri PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> e NO<sub>2</sub>.</p> <p>Il Piano dovrà contenere anche le indicazioni delle misure mitigative che si intendono adottare.</p> <p>Il PMA dovrà essere conforme alle Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.) – agg. 2014 e dovrà essere trasmesso alla CTVA prima dell'approvazione del progetto.</p> <p>Il progetto della cantierizzazione e le relative voci capitolari dovranno esplicitamente contenere le indicazioni per la mitigazione dei disturbi in fase di cantiere.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto definitivo.
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	ARTA Abruzzo

<b>Condizione ambientale</b>		<b>2</b>
Macrofase	Corso d'opera	
Fase	Progettazione esecutiva - Preliminarmente all'avvio del cantiere (PMA) e durante le lavorazioni più critiche	
Ambito di applicazione	Rumore e vibrazioni	
Oggetto della prescrizione	<p>Per quanto riguarda il monitoraggio Acustico, si dovrà prevedere almeno una campagna di misure acustiche in fase di cantiere, durante le lavorazioni ritenute più impattanti ed in corrispondenza dei ricettori maggiormente esposti ed effettuare i monitoraggi previsti. Contestualmente dovranno essere previste anche misure di vibrazioni per le fasi di lavorazione più gravose per la generazione di vibrazioni.</p> <p>Il Piano dovrà contenere anche le indicazioni delle misure mitigative che si intendono adottare in caso di superamento dei limiti di legge per il rumore e delle indicazioni delle norme tecniche, per quanto riguarda le vibrazioni.</p> <p>Il Proponente dovrà inoltre fare richiesta al Comune di Colledara del nullaosta alle attività temporanee di cantiere e dovrà far ricorso a macchine operatrici conformi alla Direttiva 2000/14/CE</p>	
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo. Durante il cantiere ed all'entrata in esercizio	
Ente vigilante	MITE - CTVA	
Enti coinvolti	ARTA Abruzzo	

<b>Condizione ambientale</b>		<b>3</b>
Macrofase	Corso d'opera	
Fase	Rinaturalizzazione aree di cantiere	
Ambito di applicazione	Vegetazione	
Oggetto della prescrizione	<p>Nelle attività di sostituzione delle n.5 Roverelle (<i>Quercus pubescens</i>) dovranno essere utilizzate esemplari di piante che abbiano età e altezza sufficienti per garantire l'attecchimento, la sopravvivenza e la loro crescita. Qualora si dovesse verificare un insuccesso dell'intervento, si dovrà prevedere al rimpiazzo delle fallanze</p>	
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Durante il cantiere ed all'entrata in esercizio	
Ente vigilante	MITE - CTVA	
Enti coinvolti	Regione Abruzzo – Servizio Foreste e Parchi DPD021	



<b>Condizione ambientale 4</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Preliminarmente dell'approvazione del progetto esecutivo
Ambito di applicazione	Fauna
Oggetto della prescrizione	In riferimento agli impatti dell'opera sulla fauna in termini di effetto barriera, mortalità e disturbo da agenti fisici (rumore, vibrazioni, illuminazione artificiale), pur riconoscendo che il nuovo viadotto sostituirà l'esistente con dimensioni e collocazioni equivalenti si raccomanda di fare ricorso alle attuali <i>best practices</i> che vengono usate per eliminare o ridurre le interferenze delle infrastrutture lineari sulla fauna
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima della approvazione del progetto
Ente vigilante	MITE - CTVA
Enti coinvolti	

<b>Condizione ambientale 5</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Piano di utilizzo delle Terre
Ambito di applicazione	PUT
Oggetto della prescrizione	Dovranno essere caratterizzate a norma di legge le aree di cantiere (incluse tra l'altro le piste) in modo che vengano soddisfatti, ai fini della determinazione della densità dei campionamenti, sia il criterio lineare che quello areale. Dovrà essere presentata la documentazione comprovante le autorizzazioni dei siti di destinazione finale Provvedere, prima dell'inizio dei lavori, a comunicare alla Autorità competente la nomina del responsabile del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo insieme alla comunicazione di inizio attività
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dei lavori (secondo normativa)
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	ARTA Abruzzo

**La Coordinatrice della Sottocommissione VIA**

**Avv. Paola Brambilla**