



Ministero della Transizione Ecologica

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

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

**Oggetto: [ID: 6041] Progetto “Autostrada A24 Tratta Torano – L’Aquila Ovest. Interventi di adeguamento alla norma NTC2018 Viadotti Cerqueta, Le Pastena e Valle Monito e modifica della tecnologia di demolizione dei Viadotti Cerqueta e Le Pastena”.
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/7345 del 16/04/2021, successivamente integrata con nota prot. SDP/8568 del 04/05/2021 e con pec del 24/05/2021, rispettivamente acquisite al prot. MATTM-40449 del 19/04/2021, prot. MATTM-47657 del 05/05/2021 e prot. MATTM-56745 del 27/05/2021, 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. Interventi di adeguamento alla norma NTC2018 Viadotti Cerqueta, Le Pastena e Valle Monito e modifica della tecnologia di demolizione dei Viadotti Cerqueta e Le Pastena”.

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 i Viadotti Cerqueta, Le Pastena e Valle Monito 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 di adeguamento sismico 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 dei Viadotti Cerqueta, Le Pastena e Valle Monito 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. Tale modifica determina un aumento dei livelli di prestazione dei manufatti con la conseguente riduzione degli interventi di manutenzione

ID Utente: 6838

ID Documento: CreSS_05-Set_04-6838_2021-0132

Data stesura: 18/06/2021

✓ Resp.Set: DiGianfrancesco C.

Ufficio: CreSS_05-Set_04

Data: 21/06/2021

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 21/06/2021 alle ore 09:49

straordinaria, molto costosi anche in termini di impatto ambientale sulle componenti coinvolte, in ragione della classifica di infrastruttura strategica ai fini di Protezione Civile dopo l'evento sismico dell'Aquila del 2009. La modifica progettuale apportata riguarda le fondazioni delle pile che nel progetto escluso dalla procedura di V.I.A. venivano consolidate, mentre nella proposta progettuale oggetto della presente valutazione preliminare vengono demolite e ricostruite nello stesso sito.

La proposta progettuale avanzata dalla Società, prevede, inoltre, per i Viadotti Cerqueta e Le Pastena la modifica della tecnologia di demolizione 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 dei Viadotti Cerqueta e Le Pastena 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, punto 10) "autostrade [...]".

Analisi e valutazioni

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

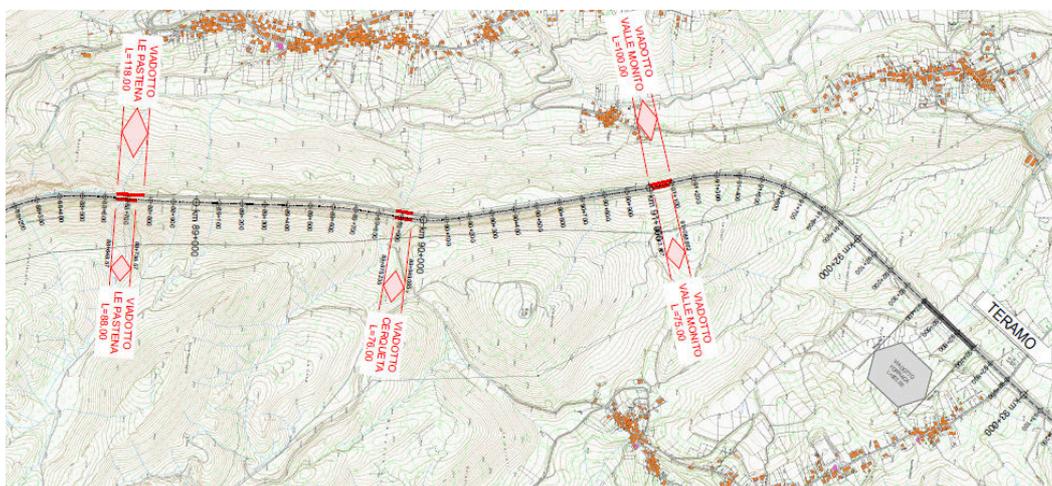


Fig. 1 Inquadramento planimetrico generale del progetto Fonte: Allegato n. 3 alla Lista di controllo

La proposta di modifica al progetto di adeguamento sismico escluso dalla procedura di V.I.A. con il sopra citato decreto direttoriale DVA-DEC-367 del 27/09/2018 prevede la messa in sicurezza dei Viadotti Cerqueta, Le Pastena e Valle Monito, che versano in condizioni di notevole ammaloramento e richiedono urgenti interventi di consolidamento strutturale e/o ricostruzione, adeguando il progetto alla nuova normativa antisismica secondo le Norme Tecniche per le costruzioni (NTC 2018) che prevedono di adottare una Vita Nominale di progetto VN=100 anni, in sostituzione della VN=50 anni.

Inoltre, la proposta progettuale avanzata dalla Società prevede per i Viadotti Cerqueta e Le Pastina la modifica della tecnologia di demolizione 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. Tale soluzione consente di eseguire la demolizione dei Viadotti con una metodologia che genera impatti ambientali minori e che garantisce livelli di sicurezza maggiori con tempi di demolizione ridotti. Con l'impiego controllato delle micro-cariche 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 quei 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. Per gli impatti istantanei legati al brillamento delle micro-cariche al fine di evitare, per quanto possibile, la produzione di polveri verranno utilizzati cannoni a getto d'acqua nebulizzata.

Il proponente riporta che i tre viadotti vengono trattati contestualmente poiché debbono essere cantierizzati in contemporanea dal momento che in questo tratto le due carreggiate dell'autostrada corrono a quote sfalsate e, quindi, i by-pass possono essere realizzati solo prima del Viadotto Valle Monito e dopo il Viadotto Le Pastena costituendo un unicum cantieristico, infatti il cantiere di questi tre viadotti sarà unico. La modifica progettuale non prevede l'aumento della produzione di inquinanti né di sostanze tossiche, nocive in atmosfera. E' previsto un modesto aumento delle terre e rocce da scavo e dei materiali provenienti dalle demolizioni per i quali i siti di conferimento finale restano quelli previsti dal Piano di Utilizzo e nel Piano di gestione delle materie. Il cantiere, che ha l'ingresso direttamente in autostrada, è ubicato in un'area praticamente disabitata e le uniche case sparse presenti sono a distanza tale da non essere interferite dai lavori che comunque avverranno solo in periodo diurno con la messa in opera di tutte le misure di mitigazione. Il progetto non prevede l'utilizzo di sostanze inquinanti ed il rischio di incidenti diminuisce in quanto non è più previsto l'intervento di idrodemolizione.

Viadotto Cerqueta

Il Viadotto Cerqueta si sviluppa lungo l'autostrada A24 Roma-L'Aquila-Teramo tratta Tornimparte-L'Aquila Ovest, dalla progressiva km 89+887 alla progressiva km 89+963 per una lunghezza di 76 metri, in Comune di Tornimparte. E' formato da due carreggiate separate, parallele e a quote sfalsate, sostenute ciascuna da due campate della lunghezza di 38 metri circa, insistenti su una pila di 28 metri di altezza. L'impalcato di ciascuna carreggiata è costituito da quattro travi in cemento armato precompresso con trasversi e soletta mediamente da 25 cm. Le fondazioni sono di tipo diretto.



Fig. 2 Viadotto Cerqueta Fonte: Rapporto ambientale

Viadotto Le Pastena

Il Viadotto Le Pastena si sviluppa lungo l'autostrada A24 Roma-L'Aquila-Teramo tratta Tornimparte-L'Aquila Ovest dalla progressiva km 88+653 alla progressiva km 88+773 per una lunghezza di 120 metri in via sinistra e 90 metri in via destra e ricade nel Comune di Tornimparte. E' formato da due carreggiate separate, sghembe e a quote sfalsate. La carreggiata di sinistra è sostenuta da quattro campate da 30 metri circa poggianti su tre pile due delle quali di altezza di 15 metri ed una di altezza di 10 metri. La carreggiata di destra è sostenuta da tre campate di circa 30 metri, poggianti su due pile di altezza rispettivamente di 16,5 metri e 15 metri. L'impalcato di ciascuna carreggiata è costituito da quattro travi in cemento armato precompresso con trasversi e soletta mediamente da 25 cm. Le fondazioni sono di tipo diretto.



Fig. 3 Viadotto Le Pastena Fonte: Rapporto ambientale

Viadotto Valle Monito

Il Viadotto Valle Monito si sviluppa lungo l'autostrada A24 Roma-L'Aquila-Teramo tratta Tornimparte-L'Aquila Ovest dalla progressiva km 91+021 fino alla progressiva km 91+121 per una lunghezza, sulla via sinistra più a valle, di 100 metri e in via destra più a monte di 75 metri e ricade

nel Comune di Tornimparte. E' formato da due carreggiate separate, parallele e a quote sfalsate. La via sinistra è sostenuta da 8 campate da 12,5 metri poggiate su 7 pile a setti di altezza variabile tra i 7 e i 12 metri, mentre la via destra è sostenuta da 6 campate di 12,5 metri, poggiate su 5 pile di altezza variabile da 6 a 10 metri. L'impalcato di ciascuna carreggiata è costituito da un solettone pieno in cemento armato ordinario da 90 cm. Le fondazioni sono di tipo diretto.



Fig. 4 Viadotto Valle Monito Fonte: Rapporto ambientale

Con riferimento a “*Zone montuose e forestali*” il proponente dichiara che i viadotti ricadono in tali zone.

Per quanto attiene a “*Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)*” il proponente riferisce che le aree di intervento non interessano tali siti.

Con riguardo alle “*Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica*” il proponente riporta che i Viadotti ricadono in tali zone. Inoltre il Viadotto Cerqueta ricade, in minima parte, nella Zona B1-Trasformabilità mirata del Piano Paesistico Regionale, il viadotto Le Pastena ricade in Zona B1-Trasformabilità mirata ed in Zona A2-Conservazione parziale del Piano Paesistico Regionale e il Viadotto Valle Monito ricade in aree vincolate dal punto di vista archeologico e/o di interesse archeologico Beni paesaggistici ex R.D. 1497/39. Con riferimento a tali interferenze il proponente dichiara che la modifica progettuale proposta non modifica quanto già valutato in sede di procedura di Verifica di assoggettabilità conclusasi con il decreto direttoriale DVA-DEC-367 del 27/09/2018.

Per quanto riguarda i “*Siti contaminati*” (Parte Quarta, Titolo V del D.lgs. 152/2006) il proponente dichiara che le aree di intervento non ricadono 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, i Viadotti ricadono 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, le aree di intervento non sono inserite nell'ambito di aree vincolate dal PAI per la presenza di frane per rischio di alluvioni.

Con riferimento alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923), il proponente dichiara che le aree di intervento sono sottoposte 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.

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 i Viadotti Cerqueta, Le Pastena e Valle Monito 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 dei Viadotti Cerqueta, Le Pastena e Valle Monito 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. Tale modifica determina un aumento dei livelli di prestazione dei manufatti con la conseguente riduzione degli interventi di manutenzione straordinaria, molto costosi anche in termini di impatto ambientale sulle componenti coinvolte, in ragione della classifica di infrastruttura strategica ai fini di Protezione Civile dopo l'evento sismico dell'Aquila del 2009.

La proposta progettuale avanzata dalla Società prevede, inoltre, per i Viadotti Cerqueta e Le Pastena la modifica della tecnologia di demolizione 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 dei Viadotti Cerqueta e Le Pastena 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)