

**STRADA DEI PARCHI**  
**Autostrade A24/A25 Roma – L’Aquila – Teramo**  
**Tratta Tornimparte – L’Aquila Ovest**  
**Interventi di adeguamento ai sensi della Legge 228/2012 Art.1 co.183**  
**Interventi di adeguamento alla NCT 2018 –**  
**Viadotti: Piletta, Fuggeto e Le Monache**  
**2° Stralcio: Viadotti PILETTA e LE MONACHE (RILEVATI)**



**LISTA DI CONTROLLO PER LA VALUTAZIONE  
PRELIMINARE**

**Lista di controllo per la valutazione preliminare  
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

## 1. TITOLO DEL PROGETTO

Autostrade A24/A25 Roma – L'Aquila – Teramo, Tratta Tornimparte – L'Aquila Ovest  
Interventi di adeguamento ai sensi della Legge 228/2012 Art.1 co.183  
Interventi di adeguamento alla NCT 2018 – Viadotti: Piletta, Fuggeto e Le Monache  
2° Stralcio: Viadotti PILETTA e LE MONACHE (RILEVATI)

## 2. TIPOLOGIA PROGETTUALE

<i>Allegato alla Parte Seconda del D. Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera 2/h	<p><i>L'intervento è riferibile alla tipologia di cui al punto 2.h) dell'allegato II-BIS alla parte II del D.Lgs. 152/2006 "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non incluso nell'allegato II)" per la tipologia prevista al punto 10, secondo sottopunto dell'allegato II "autostrade e strade extraurbane principali";</i></p> <p>Si precisa che l'intervento di adeguamento alle NCT 2018 dei 2 viadotti, rientra di per sé nella tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/06 "Progetti di competenza statale", al punto 10), denominata "10) Opere relative a: autostrade e strade extraurbane principali (fattispecie così modificata dall'art.22 del D.Lgs. n.104 del 2017).</p>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. FINALITA' E MOTIVAZIONI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE

L'intervento consiste nell' adeguamento sismico del c.d. viadotti Piletta e Le Monache, compresi nella tratta Tornimparte – L'Aquila Ovest dell'autostrada A24, che permetterà alle opere di sopportare le sollecitazioni sismiche di cui al D.M. 17 gennaio 2018 e si inserisce nel piano più generale di interventi di adeguamento delle autostrade A24 e A25 che prende le mosse dall'art.1 comma 183 della legge 228/2012.

Il termine di confronto del Progetto Esecutivo (PE) Vn 100 è il Progetto Definitivo (PD) con Vn = 50 anni, emesso nel Febbraio 2018. Ciò perché il Concedente, con le proprie note prot. U.0000817 del 14.01.2020

(relativa specificamente al viadotto Fornaca) e prot. U.0004789 del 18.02.2020 (relativa al viadotto Cerchio), per la prevalente ragione della classifica di infrastruttura strategica ai fini della Protezione Civile, ha disposto l'adozione della vita nominale di progetto  $V_n = 100$  anni, in sostituzione di  $V_n=50$  anni della precedente versione.

Dal punto di vista della realizzazione delle opere in variante al Progetto Definitivo, la soluzione di sostituzione dei viadotti con rilevato contenuta nel PD viene confermata nel PE, a meno di modifiche consistenti nella eliminazione del muro di sostegno per quanto riguarda il Piletta.

L'intervento di adeguamento è stato predisposto in considerazione della classificazione delle autostrade A24 e A25 quali opere strategiche per le finalità di Protezione civile per effetto del D.P.C.M. 21 ottobre 2003 e s.m.i. e della conseguente esigenza di procedere all'adeguamento delle stesse alla normativa vigente per l'adeguamento sismico e la messa in sicurezza dei viadotti sulla base dei contenuti delle OPCM n. 3274 del 2003 e n. 3316 del 2003 e s.m.i., per l'adeguamento degli impianti di sicurezza in galleria a norma del D.Lgs 5 ottobre 2006, n. 264, e s.m.i per l'adeguamento alla normativa in materia di impatto ambientale e per lavori di manutenzione straordinaria delle dette autostrade, nonché per la realizzazione di tutte le opere necessarie in conseguenza del sisma del 2009.

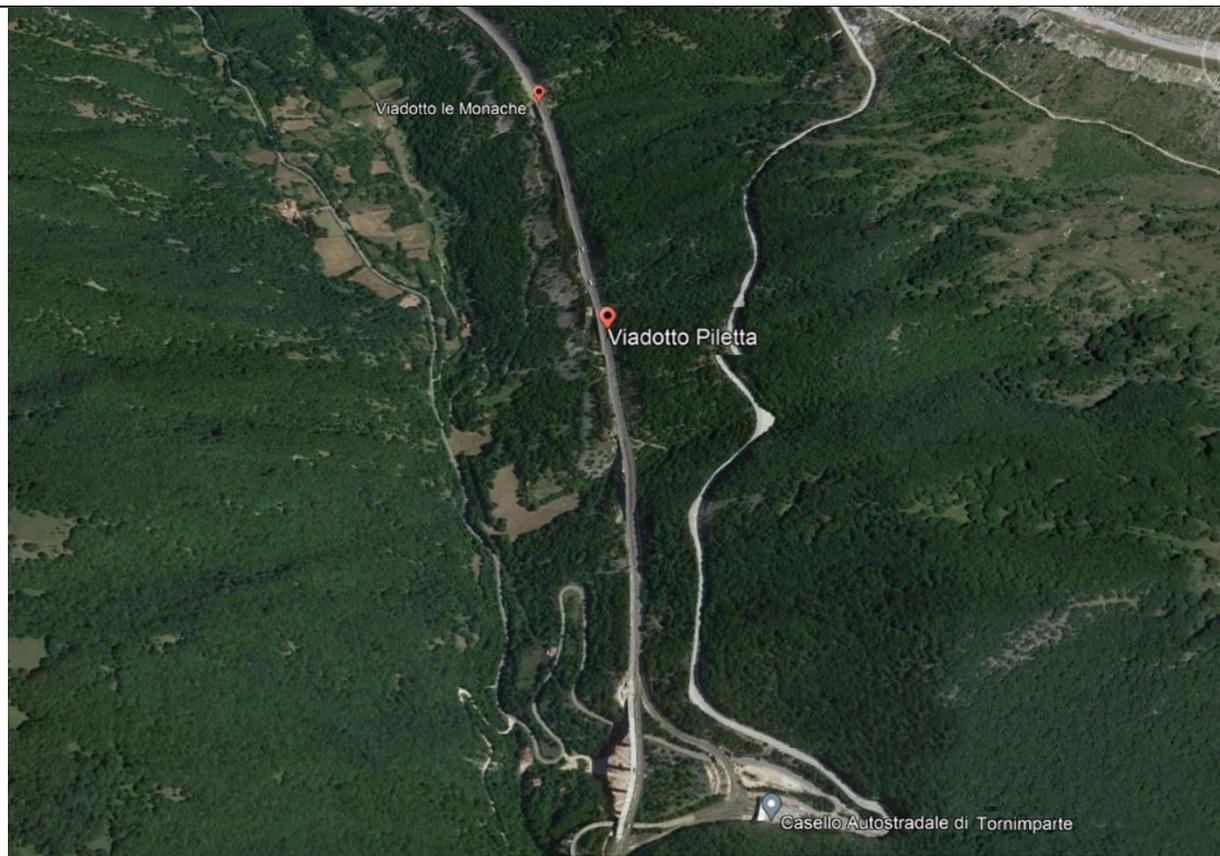
#### 4. LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

Il contesto geografico degli interventi inclusi nel Progetto Esecutivo (PE) per l'adeguamento sismico riguarda il tratto dell'autostrada A24 Roma – L'Aquila – Teramo compreso nella tratta Tornimparte – L'Aquila Ovest che comprende i c.d. viadotti Piletta e Le Monache, nel Comune di Tornimparte. Il territorio comunale di Tornimparte si estende per lo più alla sinistra orografica del torrente Raio, e ad ovest fino al confine regionale, occupando così una buona parte del versante settentrionale della catena del Velino. Verso valle, il limite seguito è la strada provinciale Amiternina, che passa a monte delle frazioni di Villagrande, Pianelle, Colle San Vito, Colle Santa Maria, Barano e San Nicola.

La tratta autostradale Tornimparte – L'Aquila Ovest, lunga circa 15 km è in costante discesa dal valico di Tornimparte (1100m slm) – progr. Km 85 circa - alla piana in cui sorge la città dell'Aquila (circa 700m slm) – progr. Km 100 circa e poggia sul fianco dei rilievi montuosi che delimitano a sud la valle del torrente Raio. La sezione stradale è a mezza costa, con un tratto a carreggiate sfalsate di circa 4km. I viadotti compresi nella tratta sono stati realizzati alla fine degli anni '60 e primi anni '70 e sono realizzati con impalcati a schema di semplice appoggio con travi in CAP o solettoni in CAO sostenuti da pile in cemento armato. Le fondazioni sono generalmente di tipo diretto nel tratto montano e di tipo indiretto a fondo valle. Le opere ricadono nella Regione Abruzzo, nella provincia dell'Aquila, nel Comune di Tornimparte in zone sismiche classificate a livello complessivo di prima categoria.

#### 5. CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

Attualmente l'autostrada in esame è composta da due carreggiate (Figura 1), una in direzione L'Aquila e l'altra in direzione Roma, denominate rispettivamente carreggiata Est e Ovest oppure via destra e via sinistra (essendo stato assunto come orientamento convenzionale dell'autostrada il verso da Roma a L'Aquila). Le carreggiate hanno ognuna una larghezza della pavimentazione di 10,25m composta da una corsia di marcia e una di sorpasso da 3,75m (misurata sull'asse striscia) e una corsia di emergenza da 2,75m (incluso lo spessore della striscia da 25cm).



*Figura 1 – Vista aerea del tratto di autostrada A24 con individuati i viadotti del progetto esecutivo di variante*

Il Viadotto Piletta attualmente è individuato nel catasto autostradale con il codice VI066 e si sviluppa tra le progressive km 85+800 e km 85+876. È lungo 76m ed è composto da due carreggiate adiacenti. Ogni carreggiata è sostenuta da due campate da 38m poggianti su una pila di altezza 16,8m. L'impalcato di ciascuna carreggiata è costituito da quattro travi in CAP con trasversi e soletta mediamente da 25cm. Le fondazioni sono di tipo diretto (Figura 2).

Il Viadotto Le Monache è individuato nel catasto autostradale con il codice VI068, si sviluppa tra le progressive km 86+593 e km 86+651. È lungo 58m ed è composto da due carreggiate adiacenti. Ogni carreggiata è sostenuta da due campate da 29m poggianti su una pila di altezza media 12m circa. L'impalcato di ciascuna carreggiata è costituito da quattro travi in CAP con trasversi e soletta mediamente da 25cm. Le fondazioni sono di tipo diretto (Figura 2).

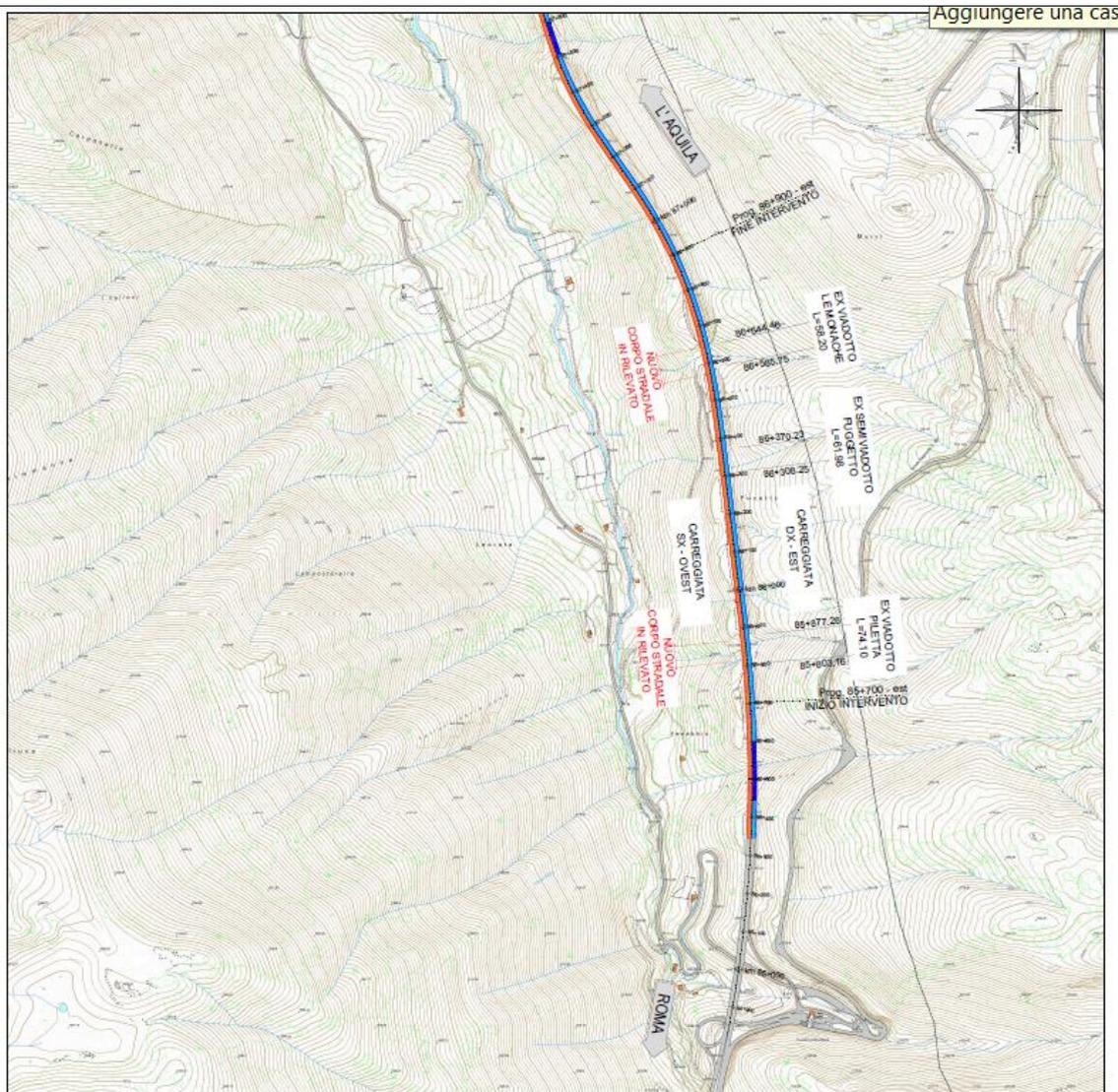


Figura 2 – Inquadramento planimetrico generale del progetto

Per i viadotti oggetto della presente analisi di PE (Figura 3), l'intervento prevede la completa sostituzione dell'attuale impalcato e le attuali pile con nuovi rilevati in terra (Figura 4 e Figura 5). Per quanto esposto in premessa tale scopo è articolato nei seguenti argomenti principali e nella conseguente struttura di scomposizione del lavoro:

- 1) adeguamento sismico dei viadotti;
- 2) Trattamento delle acque meteoriche che interessano la piattaforma dei viadotti.

In particolare, la soluzione di sostituzione dei viadotti con rilevato contenuta nel PD viene confermata nel PE, a meno di modifiche consistenti nella eliminazione del muro di sostegno per quanto riguarda il Piletta (Figura 4).

La strategia scelta per l'adeguamento sismico dell'opera esistente mira alla completa sostituzione dell'opera strutturale in c.a. e c.a.p., con un'opera in terra con piattaforma autostradale più larga di 40cm sui cigli esterni.

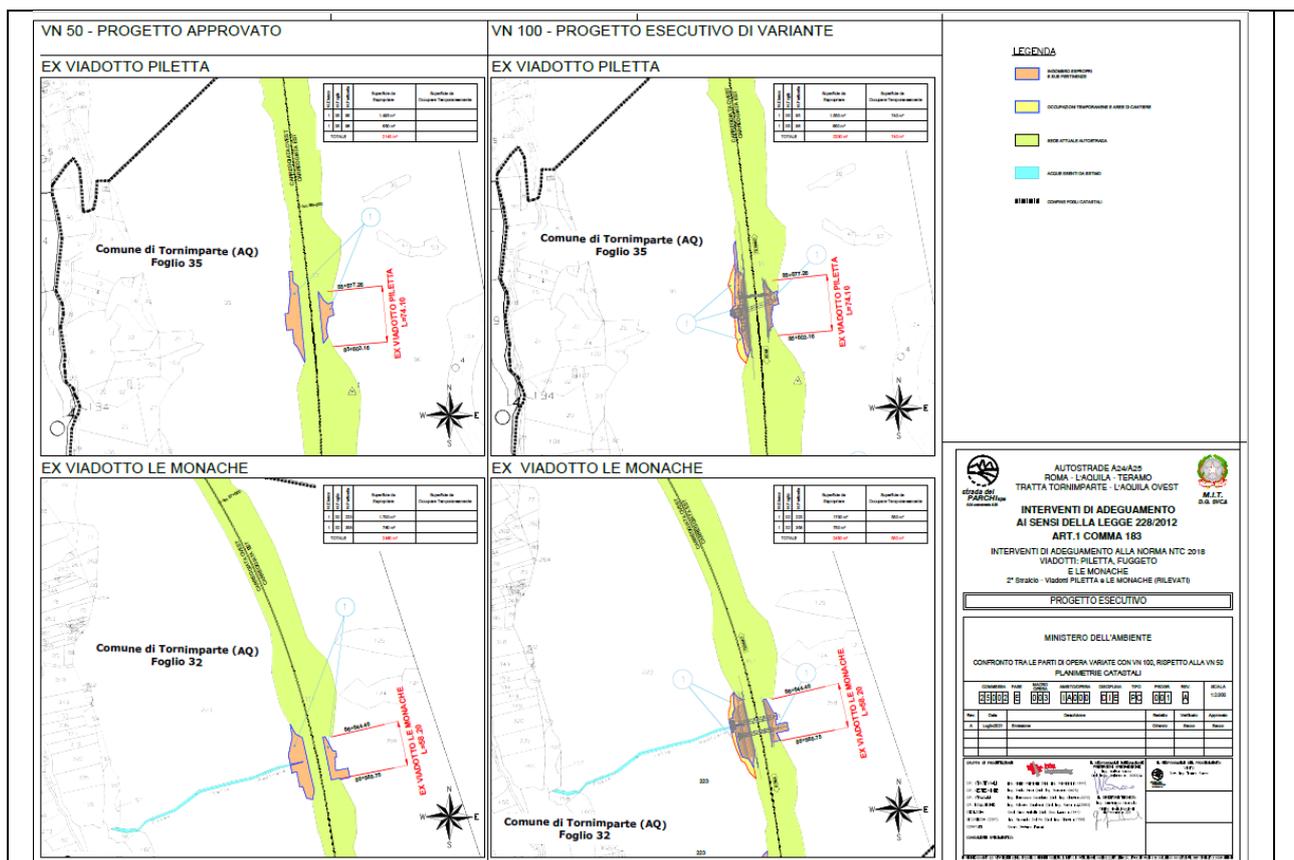


Figura 3 – Confronto tra le parti di opera in variante con Vn 100, rispetto alla Vn 50

La soluzione scelta deve permettere di raggiungere l'obiettivo primario di adeguamento sismico e al contempo gli obiettivi di miglioramento di alcuni elementi della piattaforma stradale, di conseguimento certo dell'allungamento della vita residua dell'opera, di maggiore rapidità di esecuzione tenuto conto dei forti limiti di spazio e di fasizzazione esecutiva e della necessità di operare in adiacenza al traffico, di migliore efficienza tecnico-economica complessiva dell'intervento, di salvaguardia e riduzione dell'impatto paesaggistico e ambientale dell'infrastruttura autostradale.

Per ottenere gli obiettivi indicati si prevedono, per ogni opera, i seguenti interventi:

- demolizione del viadotto esistente fino ad una quota media di circa 5m al di sotto del piano strada.
- Completa ricostruzione, di un nuovo rilevato, previa realizzazione dei tombini idraulici e faunistici e dei muri di sottoscarpa. Si considera quindi una nuova pavimentazione, nuove barriere di sicurezza, nuova segnaletica e nuovi elementi di margine.

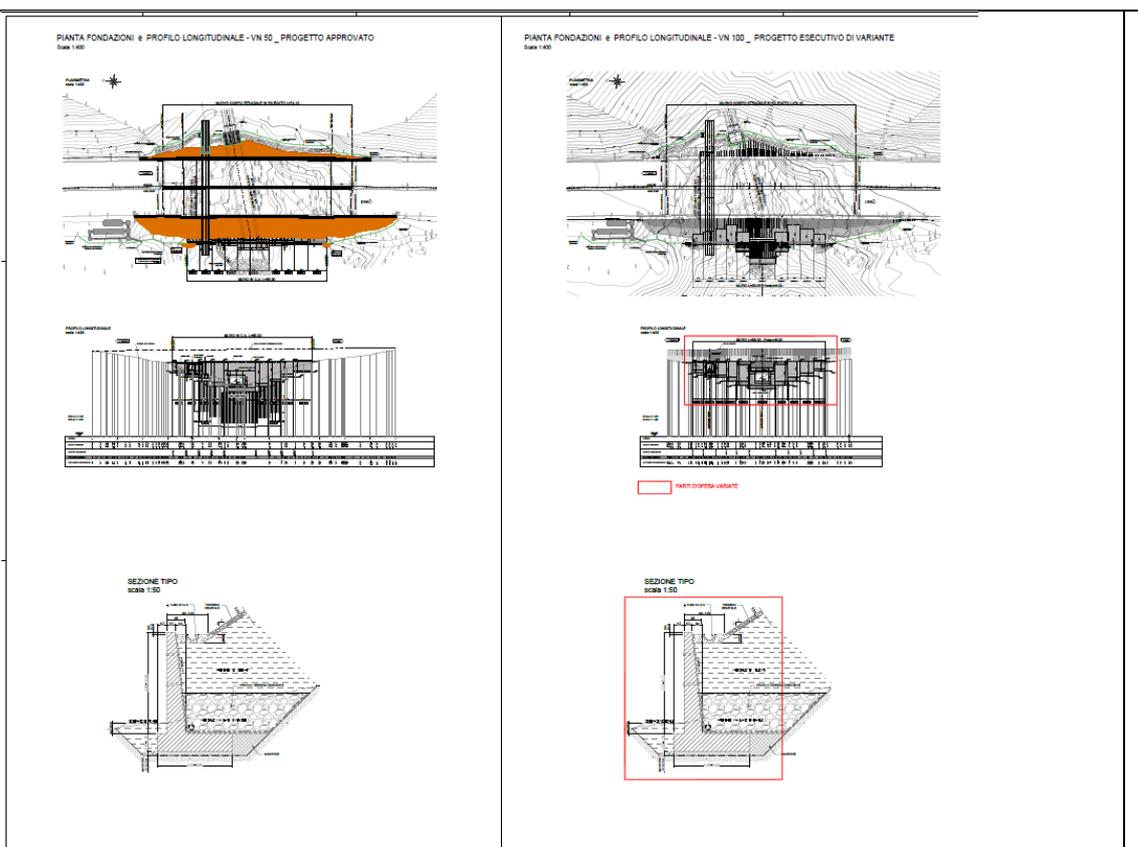


Figura 4 – Confronto tra le parti di opera variate con Vn 100 rispetto alla Vn 50 – Viadotto Piletta – Planimetria, Profilo longitudinale e sezione tipo

L'intervento permetterà alle opere di sopportare le sollecitazioni sismiche di cui al D.M. 17 gennaio 2018 e si inserisce nel piano più generale di interventi di adeguamento delle autostrade A24 e A25 che prende le mosse dall'art.1 comma 183 della legge 228/2012.

Il termine di confronto del Progetto (PE) Vn 100 è il Progetto Definitivo (PD) con Vn = 50 anni, emesso nel Febbraio 2018.

Ciò perché il Concedente, con le proprie note prot. U.0000817 del 14.01.2020 (relativa specificamente al viadotto Fornaca) e prot. U.0004789 del 18.02.2020 (relativa al viadotto Cerchio), per la prevalente ragione della classifica di infrastruttura strategica ai fini della Protezione Civile, ha disposto l'adozione della vita nominale di progetto Vn = 100 anni, in sostituzione di Vn=50 anni della precedente versione.

Pur con l'adozione della nuova vita nominale, resta confermata la tipologia di intervento che consiste nella demolizione dell'esistente impalcato in carreggiata sinistra (direzione Roma) e in carreggiata destra (direzione Teramo) e la realizzazione di un rilevato.

In sintesi, il tratto stradale corrispondente al vecchio viadotto Piletta e al vecchio viadotto Le Monache sarà completamente costituito da un rilevato stradale, attraversato da uno scatolare idraulico e da un sottopasso faunistico.

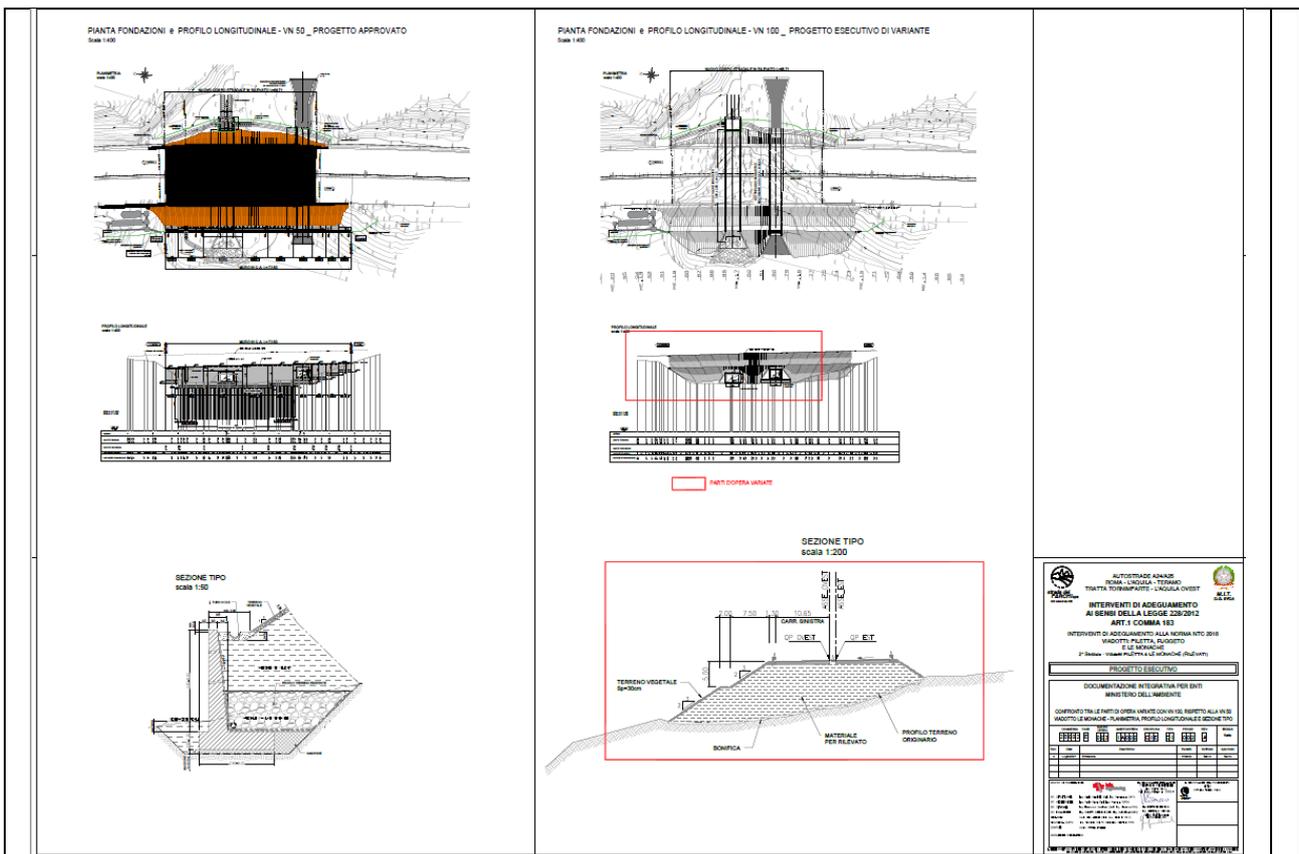


Figura 5 - Confronto tra le parti di opera variate con Vn 100 rispetto alla Vn 50 – Viadotto Le Monache – Planimetria, Profilo longitudinale e sezione tipo

La nuova configurazione stradale permette di adeguare alla norma l'attuale corsia di emergenza in corrispondenza delle opere, per consentire un futuro adeguamento di tutta la tratta. Le nuove barriere di sicurezza saranno del tipo H3 BL infissa sul bordo laterale e H4 monofilare metallica infissa in spartitraffico (dove previsto).

Per la realizzazione delle nuove opere sono necessari movimenti di materia per scavi e riempimenti; sono da prevedere spostamenti in provvisorio degli Impianti esistenti per consentire la realizzazione per fasi dei viadotti.

Le acque di piattaforma provenienti dai nuovi impalcati vengono convogliate tutte in un unico punto di trattamento mediante un sistema di condotte. L'impianto di trattamento delle acque si trova presso la spalla di valle della carreggiata di valle di ciascun viadotto ed è reso facilmente accessibile per manutenzione dalla viabilità autostradale. Tale impianto è in grado di trattare l'acqua di prima pioggia depurandola prima dello scarico nei fossi e consente di raccogliere in una vasca separata un'eventuale "onda nera" in caso di sversamenti accidentali in autostrada ed è stato dimensionato per trattare le portate relative all'area degli impalcati oggetto della presente progettazione.

Per quanto riguarda la cantierizzazione (Figura 6), benché le rappresentazioni grafiche della cantierizzazione nelle due versioni di progetto (Vn 50 e Vn 100) non siano completamente sovrapponibili a causa del maggior dettaglio nello studio delle piste nella versione Vn 100, i criteri a base dello studio per la conformazione delle aree di cantiere, in termini di requisiti e necessità operative, sono gli stessi, essendo le opere praticamente identiche nelle due versioni, a meno di modeste modifiche delle opere.

È stata individuata un'area principale per la logistica, al parcheggio e alla manutenzione dei mezzi d'opera, allo stoccaggio di materiali, alla riduzione frantumazione e vaglio di elementi demoliti, inserita compiutamente in termini di layout e di espropri nell'ambito di altra progettazione (Gruppo 0 – adeguamento sismico del viadotto Fornaca, pk 2+500 circa), nel cui quadro economico ricadono i costi.

Questa scelta scaturisce dal fatto che tale area ha una funzione logistica giustificata dalla presenza di servizi comuni a più interventi.

In attesa di conoscere la contemporaneità degli interventi a causa dei diversi iter autorizzativi che li caratterizzano, per le opere di cui trattasi (che costituiscono il 2° stralcio del c.d. "Gruppo 2 che comprende: Piletta, Le Monache e Fuggeto, quest' ultimo escluso dal presente confronto, costituendo il 1° Stralcio del c.d. Gruppo 2) si configurano gli scenari operativi descritti nella Relazione allegata al Progetto Esecutivo.

Su richiesta dell'Appaltatore, la Società di gestione Strada dei Parchi intende procedere alla demolizione dell'impalcato con l'abbattimento al suolo dell'intero viadotto con microcariche e demolizione a terra.

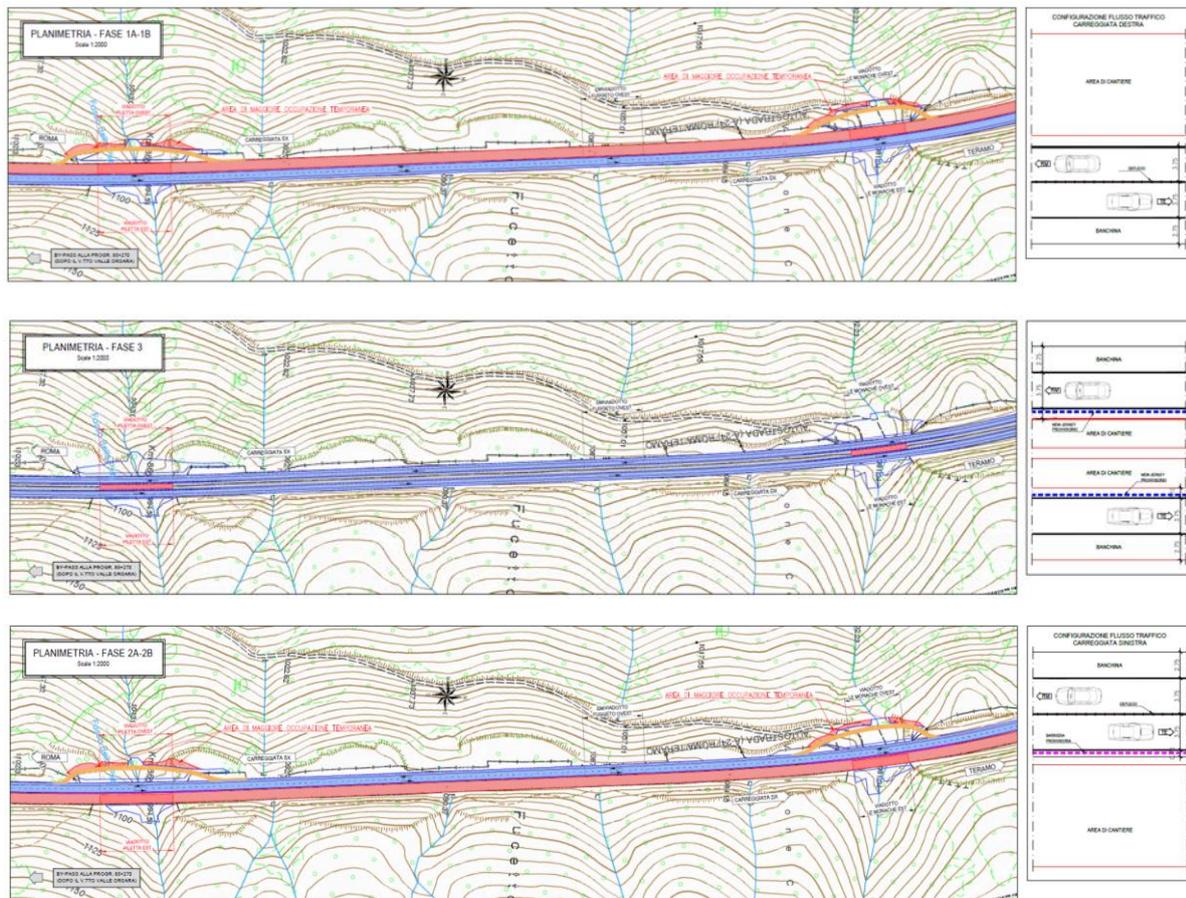


Figura 6 - Confronto tra le parti di opera variate con vn 100, rispetto alla vn 50 – Cantierizzazione

## 6. ITER AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO ESISTENTE

Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<input checked="" type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	MATTM (ora MiTE) /Decreto 0000367/27.09.2018
<input type="checkbox"/> VIA	
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	

## 7. ITER AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO PROPOSTO

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

Procedure	Autorità competente
<input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili
Altre autorizzazioni	-
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Approvazione progetto esecutivo e autorizzazione ai lavori</li> <li>2. Autorizzazione sismica</li> <li>3. Presentazione SCIA (tramite Dipartimento del Ministero delegato a tale attività)</li> <li>4. Acquisizione delle aree (demaniale e private) necessarie per i nuovi ingombri delle opere</li> <li>5. Nulla osta ambientale</li> <li>6. Nulla osta idrogeologico</li> <li>7. Autorizzazione alla deviazione delle acque a seguito del nuovo tracciato del rio deviato all'interno di scatolare idraulico</li> <li>8. Autorizzazione alle emissioni acustiche (fase di cantiere)</li> <li>9. Autorizzazione V.I.A. (o esclusione) nazionale</li> <li>10. Vincoli archeologici e presenza di ordigni bellici</li> <li>11. Autorizzazione per taglio di piante isolate, in gruppi o filari</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili</li> <li>2. Regione Abruzzo – Genio Civile dell'Aquila</li> <li>3. Comune di Tornimparte</li> <li>4. Regione Abruzzo – Genio Civile dell'Aquila</li> <li>5. Regione Abruzzo – sportello regionale ambientale, MiC, Sovrintendenza L'Aquila</li> <li>6. Regione Abruzzo - Servizio Politiche forestali e Demanio Civico ed Armentizio</li> <li>7. Regione Abruzzo – autorizzazione unica ambientale</li> <li>8. Regione Abruzzo - Dipartimento Opere pubbliche, Governo del Territorio e politiche ambientali (Ufficio Gestione Invasi, Sbarramenti Regionali Demanio Idrico)</li> <li>9. MiTe</li> <li>10. Regione Abruzzo - Genio Civile dell'Aquila (da valutare in eventuale C.d.S. promossa dal Committente)</li> <li>11. Regione Abruzzo - Servizio Politiche forestali e Demanio Civico ed Armentizio</li> </ol>

## 8. AREE SENSIBILI E VINCOLATE

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti zone umide, zone riparie e foci dei fiumi come definite dall'allegato al D.M. n. 52 del 30/05/2015 al punto 4.3.1 (Convenzione di Ramsar) nell'intorno dall'ambito di intervento.

2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il territorio circostante i viadotti di progetto non interessa zone costiere e ambiente marino come indicato dall'art.142, comma 1, lettere a) e b), del Codice dei Beni culturali e del Paesaggio di cui al D.Lgs n. 42/2004.
3. Zone montuose e forestali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il territorio comunale di Tornimparte, ambito dell'intervento, si estende per lo più alla sinistra orografica del torrente Raio, e ad ovest fino al confine regionale, occupando così una buona parte del versante settentrionale della catena del Velino. Verso valle, il limite seguito è la strada provinciale Amiternina. La tratta autostradale Tornimparte – L'Aquila Ovest, è in costante discesa dal valico di Tornimparte e poggia sul fianco dei rilievi montuosi che delimitano a sud la valle del torrente Raio. La sezione stradale è a mezza costa, con un tratto a carreggiate sfalsate di circa 4km. Nella mappa CORINE LAND COVER 2012 IV LIVELLO (fonte Geoportale Nazionale) le aree di intervento sono classificate come: Territori boscati e ambienti seminaturali – Boschi di latifoglie - Boschi a prevalenza di querce caducifoglie e nella carta eco pedologica (fonte Geoportale Nazionale) Rilievi montuosi prevalentemente calcarei.

<p>4. 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)</p>	<input type="checkbox"/>	<p>Non sono presenti aree naturali protette direttamente interferite dall'intervento. Le aree di intervento non interessano Siti appartenenti a Rete Natura 2000; i siti più vicini (confine area) presenti nell'area vasta e inclusi nella Regione Biogeografica Mediterranea sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• SIC Monte Sirente e Monte Velino IT7110206 2 circa dal Km dal viadotto Piletta e a circa 2,7 km dal viadotto Le Monache;</li> <li>• ZPS Riserva naturale Montagne della Duchessa IT6020046 a circa 3,3 Km dal viadotto Piletta e a circa 4 km dal viadotto Le Monache;</li> <li>• ZPS Parco nazionale Gran Sasso – Monti della Laga IT7110128 a circa 17 Km da viadotto Piletta e a circa 16,3 km dal viadotto Le Monache;</li> <li>• SIC Monte Calvo e Colle Macchialunga IT7110208 a circa 15 Km da viadotto Piletta e a circa 14,3 km dal Viadotto Le Monache”;</li> <li>• SIC Piana di Rascino IT720014 a circa 15 Km da viadotto Piletta e dal Viadotto Le Monache”;</li> </ul> <p>Per quanto riguarda le riserve ed i parchi naturali si elencano a circa 17 km in direzione nordest EUAP0007 – Parco nazionale Gran Sasso – Monti della Laga, a circa 3,3 km in direzione sud EUAP0267 – Riserva naturale Montagne della Duchessa, a circa 8,5 km EUAP0173 – Parco regionale naturale del Sirente – Velino), a circa 16 km in direzione nordest EUAP0542 Riserva naturale guidata del Fiume Vera (fonte Geoportale Nazionale), a circa 9,5 km in direzione sudest EUAP0026 Riserva naturale di Monte Velino.</p> <p>Le aree protette sono state individuate in una distanza massima di 17 km circa dalle aree di intervento dei viadotti.</p>
---	--------------------------	---

5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non risultano eventi noti
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti zone a forte densità demografica come definite dall'allegato al D.M. n. 52 del 30/05/2015 al punto 4.3.7 nell'intorno di 10 km (L'Aquila) circa dall'area di progetto
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Normativa occupazione aree Demaniali e trattative private (si veda la planimetria particellare allegata al progetto);</p> <p>Individuazione immobili e aree di notevole interesse pubblico art. 136 lett. c) e d) "beni d'insieme: vaste località per interesse archeologico" D.Lgs 42/04;</p> <p>Piano Regionale Paesistico 2004 (Ambito Montano Massiccio Velino-Sirente, Monti Simbruini)</p> <p>Parco Nazionale d'Abruzzo): zone A (conservazione) e B1 (trasformabilità mirata). (fonte SITAP).</p>
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono interferiti dal progetto territori con particolari produzioni agricole.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non sono presenti siti contaminati in base a quanto definito nella parte quarta, Titolo V del D.Lgs 152/06.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il progetto ricade all'interno di aree sottoposta a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/23. (fonte Geoportale Regione Abruzzo).

<p>11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>La competenza per il rilascio delle autorizzazioni e dei n.o. idrogeologici è attualmente l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale. – Bacino regionale dell'Aterno-Pescara. Non sono presenti aree di rischio idrogeologico nelle aree di intervento né pericolosità a dissesti franosi.</p> <p>(fonte <a href="http://autoritabacini.regione.abruzzo.it">autoritabacini.regione.abruzzo.it</a>)</p>
<p>12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle DPCM 3274/2003 e 3519/2006)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Secondo la classificazione sismica del territorio regionale, il Comune di Tornimparte, ambito dei 2 viadotti è classificata come Zona 1. (fonte Regione Abruzzo – Direzione O.O.P.P. e Protezione Civile Servizio Previsione e Prevenzione Rischi – Ordinanza P.C.M. n.3274 del 20.03.2003 Prima applicazione dei criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale.</p>
<p>13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>È presente fascia di rispetto autostradale ai sensi dell'Art.26 D.P.R. n.495/1992. Al co. 2, fuori dai centri abitati, delimitati ai sensi dell'articolo 4 del codice, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a: 60 mt per le strade di tipo A.</p>

## 9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il tratto stradale corrispondente al viadotto Piletta e al viadotto Le Monache sarà costituito da un rilevato stradale, attraversato da scatolare idraulico e da sottopasso faunistico. È prevista per l'adeguamento sismico nel PE una maggior produzione rispetto al PD di materiale di scavo.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi dell'opera sull'ambiente. Tutti gli effetti ambientali, legati alla cantierizzazione saranno temporanei e reversibili: al termine del cantiere saranno ripristinate le condizioni ante-operam.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto comporta l'utilizzo di terre di scavo per la realizzazione di rilevati. La produzione, inoltre, di materiale di scavo si accresce per il PE Vn = 100 rispetto al PD Vn = 50, principalmente per la necessità di raggiungere il piano di posa delle fondazioni dei muri superando la coltre detritica e raggiungendo il substrato roccioso.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi dell'opera sull'ambiente. È previsto il Piano di Utilizzazione delle Terre (PUT) il PUT redatto nell'aprile 2019 ai sensi del DPR 120/2017.	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
<p>3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Nella Relazione allegata, viene riportata la stima della produzione di PM10 come somma di circa 32 g/h per le demolizioni vere e proprie e quella derivante dalle attività di movimentazioni dei mezzi di cantiere presenti nel sito, stimabile in circa 15 g/h, per un totale, quindi, di emissioni di 47gr/h. Tale dato può essere confermato cautelativamente per la fase di demolizione a terra, che sarà comunque semplificata e velocizzata a causa dell'uso delle microcariche per la demolizione dei viadotti attualmente presenti.</p>	<p><i>Perché:</i> Saranno adottate adeguate misure di sicurezza in fase di esecuzione dei lavori secondo la normativa vigente. Tra le dotazioni per la gestione ambientale di cantiere, si dovrà annoverare l'impiego di cannoni antipolvere da utilizzarsi inderogabilmente durante le operazioni di abbattimento con esplosivi e di demolizione a terra di pile ed impalcati, nonché per le operazioni di movimentazione terra. Si rimanda nello specifico alla documentazione allegata al PE relativa all'abbattimento con microcariche per i 2 viadotti.</p>
	<input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
<p>4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Per quanto riguarda il Viadotto Piletta, la produzione di materiale di scavo si accresce. Le quantità di demolizione subiscono un aumento di circa 40 t, ma si può osservare che nella versione aggiornata di PE vi sono circa 849 t di conglomerato bituminoso fresato di cui è previsto il completo recupero, diversamente dalla versione PE Vn 50 nel quale si prevedeva lo smaltimento a rifiuto per la quantità totale per circa 849 t.</p> <p>Per quanto riguarda il Viadotto Le Monache, la produzione di materiale di scavo si accresce. Le quantità di demolizione subiscono un aumento di circa 178 t, ma si può osservare che nella versione aggiornata di PE vi sono circa 816 t di conglomerato bituminoso fresato di cui è previsto il completo recupero, diversamente dalla versione PE Vn 50 nel quale si prevedeva lo smaltimento a rifiuto per la quantità totale per circa 816 t.</p>	<p><i>Perché:</i> La fase di demolizione a terra delle strutture demolite sarà semplificata e velocizzata a causa dell'uso delle microcariche.</p> <p>Per quanto riguarda lo stoccaggio di materiale da scavo e demolizioni da destinare a discarica, si può affermare che i siti previsti nel PUT vigente e nel piano di gestione delle materie sono idonei e capienti per ricevere l'aumentato volume di terre e rocce da scavo e dei prodotti di demolizione.</p>

## 9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Nella Relazione allegata al PE, è la stima della produzione di PM10 come somma di circa 32 g/h per le demolizioni vere e proprie e quella derivante dalle attività di movimentazioni dei mezzi di cantiere presenti nel sito, stimabile in circa 15 g/h, per un totale, quindi, di emissioni di 47gr/h. In fase di cantiere è previsto l'impiego di mezzi e macchine operatrici con emissione di inquinanti atmosferici per un periodo limitato e circoscritte alle aree di cantiere.</p>		<p><i>Perché:</i> Saranno adottate adeguate misure di sicurezza in fase di esecuzione dei lavori secondo la normativa vigente, in particolare con l'utilizzo delle misure precauzionali limitanti l'impatto del brillamento, descritte nel documento specifico "Linee guida abbattimento controllato". Protezioni e presidi antipolvere dovranno mantenere protetta la zona riservata al traffico veicolare durante la fase dei lavori.</p>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Durante la fase di cantiere, oltre ad attività di movimentazione mezzi pesanti, verranno effettuate demolizioni delle strutture dei viadotti esistenti tramite microcariche esplosive. Una frazione dell'energia d'esplosione viene trasferita nel mezzo all'intorno sotto forma di onde elastiche le quali, per analogia con quelle prodotte dai terremoti, sono anche dette "sismiche".</p>		<p><i>Perché:</i> Con l'utilizzo delle misure precauzionali limitanti l'impatto del brillamento, descritte nel documento specifico "Linee guida abbattimento controllato", si può confermare la stima di impatto sonoro dichiarato nello S.P.A. e che non sono presenti ricettori posti nei dintorni delle aree di lavorazione.</p>	

	<p>Queste si propagano all'intorno e possono essere avvertite dai manufatti all'intorno.</p> <p>In fase di esercizio non sono previste emissioni al di sopra di quanto previsto dalla normativa vigente.</p>	<p>A valle di tale constatazione risulta ragionevole non ritenere impattanti sul territorio le lavorazioni in oggetto di studio.</p> <p>Nella relazione di inquadramento acustico del PE in corso di emissione verrà riferito che nel censimento dei ricettori sono stati considerati tutti gli edifici ricadenti all'interno di una fascia di 250 metri per lato dall'infrastruttura e che il comune di Tornimparte non ha ricettori simulati, né sensibili.</p> <p>Per la conformazione delle strutture da abbattere, con pareti a setto di piccolo spessore, la sismicità indotta dalle cariche esplosive poste in essa per la frantumazione del calcestruzzo non produrrà onde sismiche di ampiezza significativa. Il brillamento della carica più in basso causerà soluzione di continuità nella pila così che l'onda sismica che si indurrà all'intorno dal setto, alla fondazione e quindi al terreno di posa, sarà dell'ordine del centinaio di grammi.</p> <p>Il calcolo della sismicità indotta a distanza dal brillamento delle cariche è dunque trascurabile.</p> <p>Le funzioni di trasferimento delle onde sismiche tra massa impattante e terreno e tra terreno di fondazione e sovrastante dato di fondazione devono essere valutate di volta in volta, in funzione dei rapporti tra le impedenze acustiche.</p> <p>Non sono previste particolari tipi di emissioni in fase di esercizio.</p>
--	--	---

## 9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?  Si/No/? – Perché?</i>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Solo durante la fase realizzativa del progetto, il funzionamento dei mezzi meccanici, il trasporto dei materiali e il transito degli automezzi in genere, rappresentano un potenziale fattore di interferenza.</p>		<p><i>Perché:</i> I mezzi di cantiere saranno rispondenti alle direttive di riferimento per il contenimento del rischio di sversamento inquinanti e saranno sottoposti a costante manutenzione. Verranno create zone di rifornimento e riparazione dei mezzi di trasporto lontano da corsi d'acqua superficiali e verranno presi tutti gli accorgimenti previsti dalla normativa vigente al fine di evitare sversamenti di eventuali sostanze inquinanti e materiali che saranno utilizzati per l'esecuzione dei lavori.</p>	

## 9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Le parti di calcestruzzo frantumate dall'esplosione sono spinte dall'onda d'urto e, sostenute nel moto dai gas d'esplosione, sono proiettate a distanza. La distanza di proiezione dipende dall'energia rilasciata dall'esplosione, dalla velocità iniziale, dalla densità e dalla forma del frammento e dalla traiettoria, essendo massima per traiettoria "balistica" (45°). I frammenti così proiettati costituiscono un potenziale pericolo per i manufatti e soprattutto per le persone all'intorno, essendo il corpo umano vulnerabile all'impatto di solidi. Al contrario bassa è la vulnerabilità dei macchinari e dei manufatti.</p> <p>Anche per l'impatto al suolo dei manufatti, porzioni di cls possono staccarsi ed essere proiettate all'intorno (probabilità tanto maggiore quanto maggiore è la resilienza della superficie d'impatto).</p>		<p><i>Perché:</i> Durante la fase di demolizione degli attuali viadotti, per mezzo di cariche esplosive, è previsto un piano di sicurezza del personale autorizzato come indicato nelle Linee Guida della ditta esecutrice. Per la non insorgenza di danno è comunque definita, attorno a ciascun manufatto da minare, una fascia di sgombero da persone e mezzi, così da evitare che questi possano essere coinvolti dalla frammentazione primaria pari a non meno di 150 m. L'area sarà sorvegliata da personale posizionato lungo il perimetro; il personale della sorveglianza sarà dotato di dispositivi di segnalazione, così da poter avvisare in maniera tempestiva il responsabile del brillamento dell'eventuale violazione dell'area interdetta.</p> <p>Tutte le apparecchiature sono progettate ed installate nel rispetto delle norme sulla sicurezza della salute e dell'ambiente. Durante la fase di costruzione verrà utilizzato dal personale specializzato e verranno previste tutte le procedure applicabili al D.lgs. 81/08 e dalla normativa vigente.</p>	

## 9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?  Si/No/? – Perché?</i>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione:</i>                      Il progetto non ricade in aree naturali protette, SIC o ZPS, localizzate a distanza significativa anche in relazione alle tipologie di azioni previste dal progetto stesso. L'area di intervento ricade invece all'interno di aree tutelate dal punto di vista paesaggistico ai sensi della Legge 1497/39 e DM 21/9/84 (fonte Vincoli in rete e SITAP).                      Le aree Natura 2000 presenti entro una distanza di 10 km dall'area dei viadotti sono:                      - SIC Monte Sirente e Monte Velino;                      -ZPS Riserva naturale Montagne della Duchessa;                      - Riserva naturale di Monte Velino.</p>		<p><i>Perché:</i>                      I potenziali effetti ambientali sono legati alla fase di cantiere e quindi limitati nel tempo e reversibili.                       Rispetto al progetto esistente l'intervento di adeguamento permetterà alle opere di sopportare le sollecitazioni sismiche di cui al D.M. 17 gennaio 2018 e si inserisce nel piano più generale di interventi di adeguamento delle autostrade A24 e A25 che prende le mosse dall'art.1 comma 183 della legge 228/2012.                      Ciò perché il Concedente, con le proprie note prot. U.0000817 del 14.01.2020 (relativa specificamente al viadotto Fornaca) e prot. U.0004789 del 18.02.2020 (relativa al viadotto Cerchio), per la prevalente ragione della classifica di infrastruttura strategica ai fini della Protezione Civile, ha disposto l'adozione della vita nominale di progetto Vn = 100 anni, in sostituzione di Vn=50 anni della precedente versione.                      Dal punto di vista paesaggistico non sono previste opere che possono rappresentare effetti negativi sul paesaggio.</p>	

## 9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?  Si/No/? – Perché?</i>	
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Nell'area di intervento o in aree limitrofe non si rileva la presenza di zone sensibili dal punto di vista ecologico.</p>		<p><i>Perché:</i> Dal punto di vista della fase di cantiere, non sono previsti effetti potenziali significativi sulle zone sensibili dal punto di vista ecologico, stante l'assenza di queste in prossimità all'area di intervento, e la temporaneità delle attività di cantiere. Dal punto di vista dell'esercizio, visto la realizzazione di rilevati al di sotto del paesaggio autostradale, sono previsti corridoi ecologici per il passaggio della fauna selvatica.</p>	
	<p><i>Descrizione:</i> Il Viadotto Piletta è attraversato a valle dal Fosso della Piletta. Il Viadotto de Le Monache a valle da un corso d'acqua denominato 13F4795 (fonte Geoportale Nazionale).  Sia il tratto stradale corrispondente al vecchio viadotto Piletta che quello al vecchio viadotto Le Monache saranno completamente costituiti da un rilevato stradale, attraversato da uno scatolare idraulico e da un sottopasso faunistico.</p>		<p><i>Perché:</i> Per quanto riguarda le acque le analisi delle acque di falda, i risultati delle prove effettuate non evidenziano superamenti dei valori limite tabellari previsti dalla normativa vigente. Il progetto idraulico degli interventi in oggetto prevede la raccolta delle acque di piattaforma che, tramite collettori in acciaio staffati agli impalcati, saranno convogliate fino ad una delle due spalle e da qui inviate all'impianto di trattamento prima di essere immesse nel recapito finale.</p>	

## 9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?  Si/No/? – Perché?</i>	
<p>12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> L'intervento verrà realizzato sull'asse autostradale A24, presso l'uscita Tornimparte. Circa le fasi costruttive, è necessario ricorrere a deviazioni del traffico su una sola carreggiata, liberando la carreggiata destinata ai lavori. Verrà prima chiusa la carreggiata Ovest (direzione Roma) con deviazione dei flussi di traffico in carreggiata Est (direzione Teramo), sulla quale la circolazione verrà gestita col doppio senso di marcia per la durata necessaria a ricostruire la carreggiata Ovest (Fase 1). Successivamente in Fase 2 verrà chiusa la carreggiata Est (direzione Teramo) con deviazione dei flussi di traffico sulla carreggiata ricostruita, sulla quale la circolazione verrà gestita con il doppio senso di marcia.</p>		<p><i>Perché:</i> Gli effetti potenziali del progetto sui livelli di traffico indotti dall'opera sulla viabilità circostante risultano non significativi dal punto di vista ambientale, stante quanto indicato a lato.</p> <p>L'area di cantiere, intesa come base logistica, operativa e direzionale del Gruppo 0 (viadotto Fornaca, facente parte di altra progettazione, ma posta a servizio anche di questo stralcio) è immutata nelle due versioni di progetto VN 50 e VN 100, per cui non vi sono differenze nel numero di alberi abbattuti.</p> <p>Sebbene le aree circostanti le opere esistenti, siano state interessate da transiti di mezzi legati all'ispezione delle strutture ed all'esecuzione di interventi straordinari dopo gli eventi sismici del 2009, sarà necessario procedere all'abbattimento di alcune alberature previa acquisizione della necessaria autorizzazione e rimpiazzo con numero doppio di nuovi esemplari a cantiere ultimato, secondo la legge della Regione Abruzzo.</p>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

## 9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>	<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<i>Descrizione:</i> Il progetto si colloca in un'area a bassa antropizzazione ed a bassa intervisibilità.	<i>Perché:</i> Non sono previsti effetti ambientali negativi per quanto riguarda l'intervisibilità.
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> Il progetto prevede interventi di riempimento dell'area al di sotto i viadotti secondo quanto stabilito dal PD.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> Le aree sottostanti i viadotti di progetto saranno occupate da rilevato e da opere di contenimento secondo quanto stabilito dal PD della conseguente esigenza di procedere all'adeguamento delle stesse alla normativa vigente per l'adeguamento sismico ai sensi delle NTC 2018.
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti all'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> L'area di progetto non interferisce con aree in cui sono approvati piano o programmi inerenti all'uso del suolo. Non sono previste attualmente realizzazione di nuove opere su aree limitrofe.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> Non sono presenti nell'area di progetto e nelle aree limitrofe piani/programmi approvati inerenti all'uso del suolo interessati dal progetto.
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> Nelle immediate vicinanze dell'area di intervento sono presenti zone abitate a bassa densità abitativa.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> Data la distanza dai centri abitati delle attività, non si prevedono effetti potenziali del progetto nelle sue fasi di realizzazione.

## 9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

<i>Domande</i>	<i>Si/No/?</i> <i>Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i> <i>Si/No/? – Perché?</i>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Nelle vicinanze del progetto non si rileva la presenza di ricettori sensibili.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti dell'opera su ricettori sensibili stante la tipologia ed entità degli interventi di progetto e l'assenza di ricettori sensibili in prossimità del sito di intervento.	

## 9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?  Si/No/? – Perché?</i>	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione:</i> Sono presenti ai margini di progetto aree boscate.</p> <p>Sebbene le aree circostanti le opere esistenti, (viadotti Le Monache e Piletta), siano state interessate da transiti di mezzi legati all'ispezione delle strutture ed all'esecuzione di interventi straordinari dopo gli eventi sismici del 2009, sarà necessario procedere all'abbattimento di alcune alberature. L'area di cantiere, intesa come base logistica, operativa e direzionale del Gruppo 0 (viadotto Fornaca, facente parte di altra progettazione, ma posta a servizio anche di questo stralcio) è immutata nelle due versioni di progetto Vn= 50 e Vn= 100, per cui non vi sono differenze nel numero di alberi abbattuti.</p>		<p><i>Perché:</i> L'obbligo di ripristino delle aree di cantiere è compreso anche tra gli oneri di capitolato a carico dell'Impresa. Relativamente lo studio alle mitigazioni ambientali previste nello S.P.A, verrà redatto un progetto di dettaglio in prossimità della smobilitazione delle aree di lavoro. In funzione delle necessità di sorveglianza ed ispezione dell'opera, sarà definita la consistenza delle aree espropriate, sulle quali operare le mitigazioni ambientali con le specie ed i sestri di impianto già definiti. Le superfici da espropriare e occupare temporaneamente per i lavori di adeguamento dei 2 viadotti ricadono in zona agricola nell'ambito dell'area di rispetto autostradale.</p>	

## 9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non risultano aree soggette ad inquinamento o danno ambientale interessate dal progetto. L'unica fonte di inquinamento di potenziale contaminazione è rappresentata dal traffico veicolare autostradale.		<i>Perché:</i> Assenza di interferenze con tali aree. Ulteriori indagini di caratterizzazione ambientale con ulteriori campionamenti di terreno verranno potranno essere effettuati in fase esecutiva dei lavori in aree che presentino segni di possibile contaminazione non rilevati in fase ante-operam.	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Si evidenzia come l'area di intervento sia posta su un territorio con pericolosità sismica di Tipo 1. L'evoluzione normativa ed i drammatici eventi sismici che hanno sconvolto l'Italia centrale nel recente passato ed il ruolo vitale che ha svolto l'infrastruttura in occasione del sisma dell'Aquila del 2009, hanno indotto il legislatore, tramite la Legge 228/2012 art.1 comma 183, ad evidenziare la natura strategica delle autostrade A24 e A25 per le finalità di protezione civile e quindi l'esigenza di ricorrere all'adeguamento normativo di tali infrastrutture.		<i>Perché:</i> L'intervento di adeguamento dei 2 viadotti è ai sensi della Legge 228/2012 art. 1 comma 183 e del NCT 2018 NCT 2018 per ridurre il rischio sismico. Dallo studio commissionato dalla Società concessionaria è apparsa assolutamente ineludibile "la necessità di adeguamento", ed è conseguentemente stata scartata l'alternativa "zero" ovvero il non intervento. Nel complesso nella valle intramontana di Tornimparte sia la sismicità storica che strumentale sono molto limitate. L'unico terremoto significativo accaduto è quello del 13/01/1920.  Non sono previste condizioni climatiche tali da comportare problematiche connesse al progetto.	

## 9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?  Si/No/? – Perché?</i>	
<p>21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Sono previsti interventi su 13 viadotti divisi in 3 gruppi di adeguamento sismico ai sensi della Legge 228/2012 art. 1 comma 183 e del NCT 2018, tra i quali rientrano gli interventi sui viadotti oggetto dello studio (Gruppo 2 – 2° stralcio), per il tratto autostradale A24 Tornimparte – L'Aquila Ovest.</p>		<p><i>Perché:</i> In attesa di conoscere la contemporaneità degli interventi a causa dei diversi iter autorizzativi che li caratterizzano, per le opere di cui trattasi (che costituiscono il 2° stralcio del c.d. "Gruppo 2 che comprende: Piletta, Le Monache e Fuggeto, quest'ultimo escluso dal presente confronto, costituendo il 1° Stralcio del c.d. Gruppo 2) si configurano gli scenari indicati nella Relazione allegata al PE.</p> <p>Non sono previsti in fase di costruzione o di esercizio interferenze con altri progetti tali da determinare attualmente rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente.</p>	
	<p><i>Descrizione:</i> Non sono previsti effetti di natura transfrontaliera.</p>		<p><i>Perché:</i> Le opere consistono nell'adeguamento di viadotti già esistenti.</p>	

## 9. ALLEGATI

<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
T01	Inquadramento territoriale	1:10000	T01_Inquadramento territoriale.pdf
T02	Configurazione stato attuale e di progetto	varie	T02_Configurazione stato attuale e di progetto.pdf
T03	Carta dei Vincoli	1:10000	T03_Carta dei Vincoli.pdf
T04	Aree naturali Protette	1:10000	T04_Aree naturali Protette.pdf
T05	Uso del suolo	1:10000	T05_Uso del suolo.pdf

Il dichiarante

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

*(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)*