

**STRADA DEI PARCHI**  
**Autostrade A24/A25 Roma – L’Aquila – Teramo**  
**INTERVENTI DI DEMOLIZIONE RICOSTRUZIONE**  
**FUORI SEDE DEL NUOVO VIADOTTO DI SVINCOLO**  
**DI TORNIMPARTE**



**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: Interventi di demolizione ricostruzione fuori sede del nuovo viadotto di svincolo di Tornimparte

## 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	<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>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. FINALITA' E MOTIVAZIONI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE

Il progetto della modifica dello svincolo di Tornimparte era stato precedentemente sottoposto a procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA prevedendo una soluzione interamente in rilevato, nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità di 14 viadotti ID\_VIP: 4025.



Di tali 14 viadotti sono stati esclusi dalla VIA tutti con eccezione dello svincolo in oggetto, in relazione all'entità del progetto che prevedeva, come detto un rimodellamento morfologico del versante.

A valle di tale parere è stato pertanto effettuata una nuova progettazione dello svincolo (con le medesime finalità riportate di seguito) utilizzando tuttavia la stessa soluzione adottata per gli svincoli non assoggettati alla VIA.

La nuova proposta di progetto si ispira, in particolare, alle medesime soluzioni tecniche già utilizzate per la Progettazione Definitiva degli interventi di "ricostruzione fuori sede del nuovo viadotto di svincolo di S. Gabriele Colledara, sull'Autostrada A24 Roma-Teramo e successiva demolizione dell'esistente". Anche in questo caso si prevede, infatti, un nuovo viadotto in variante con tracciato esterno all'opera esistente, successivamente da demolire; la nuova opera avrà l'impalcato a trave continua in acciaio calcestruzzo, sismicamente isolata, con pile monofusto a sezione circolare e fondazioni prevalentemente a pozzo.

Di seguito si riportano le motivazioni e le finalità della proposta progettuale.

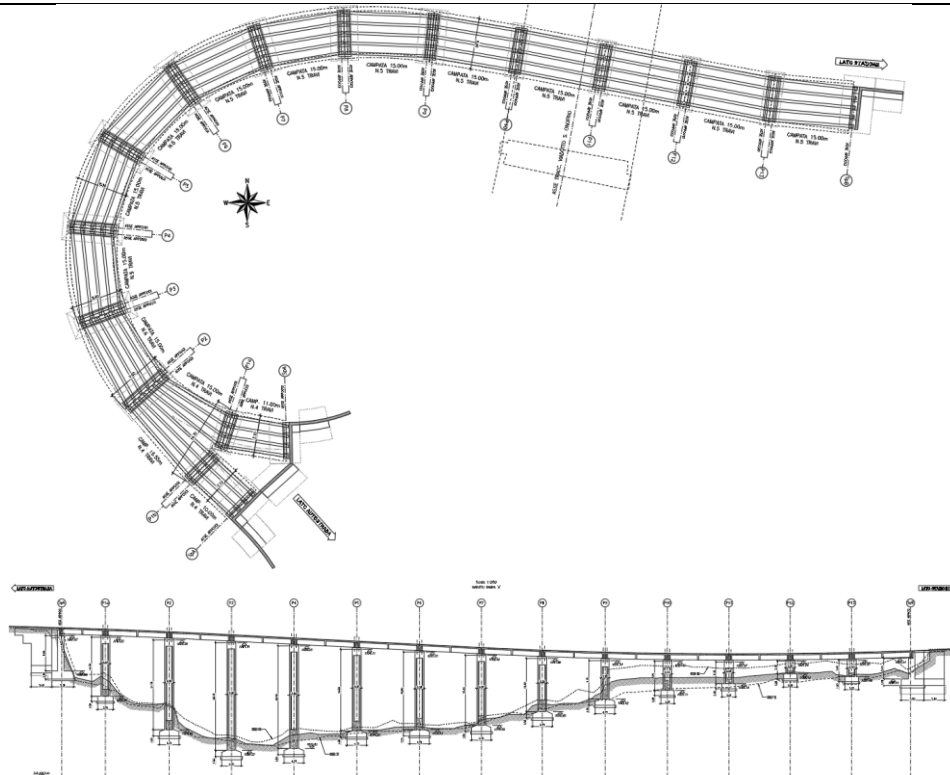
La demolizione ed il rifacimento fuori sede del viadotto di Svincolo di Tornimparte si rende necessario ai fini dell'adeguamento sismico dell'opera attualmente in esercizio. Il viadotto attuale si sviluppa, a valle del casello di Tornimparte, procedendo verso l'asse principale direzione Roma, per circa 210 m, con un tratto pressoché in rettilineo per le prime 5 campate, cui segue un tratto in clotoide per 7 campate, che si conclude con lo sdoppiamento nelle piste di uscita (denominate rampa A e rampa B) e immissione all'asse principale, che interessa le ultime 3 campate. Il raggio massimo è di 33.5 m.

Le pile, su fondazione diretta, hanno altezze variabili, da un minimo di 3.20 m a un massimo di 26.15 m.

Gli impalcati sono semplicemente appoggiati, realizzati con travi a doppio T in c.a.p. di altezza pari a 1.20 m e soletta di spessore 25.0 cm.

Le principali motivazioni dell'intervento sono da ricercarsi nell'adeguamento alle nuove norme sismiche attualmente in vigore (le modifiche progettuali al viadotto dello svincolo di Tornimparte permetteranno all'opera di sopportare le sollecitazioni sismiche di cui al D.M. 17 gennaio 2018) nonché al miglioramento della sicurezza stradale, attraverso la definizione di una nuova geometria, coerente con gli attuali standard normativi (il miglioramento di alcuni elementi di tracciato stradale dello svincolo - corsie specializzate sulla via sinistra dell'autostrada, rampe monodirezionali e bidirezionale, visibilità, iscrizione dei veicoli in curva, idraulica di piattaforma - con conseguente beneficio per la sicurezza degli utenti).

Di seguito si riporta la planimetria ed il profilo degli as built dell'attuale svincolo di Tornimparte.



Dal punto di vista prettamente planimetrico, l'attuale configurazione sacrifica lo sviluppo delle rampe semidiretta e indiretta connesse alla carreggiata Ovest in quanto, essendo realizzate in viadotto nella valletta compresa tra la galleria San Rocco ed il viadotto Sant'Onofrio e dovendo sottopassare in retto il viadotto principale per collegarsi al casello, sono geometrizzate mediante una curva circolare a raggio unico e costante pari a 30m.

Tale configurazione genera un elevato rischio di incidentalità, dovuto principalmente all'interferenza tra i mezzi pesanti che procedono sulla carreggiata bidirezionale, in doppio senso di circolazione; infatti, per effetto del ridotto valore del raggio planimetrico e dell'assenza degli allargamenti geometrici della piattaforma stradale, il simultaneo transito di due mezzi pesanti sulla carreggiata genera una elevatissima probabilità di collisione.

Dal punto di **vista dell'efficienza ambientale**, pertanto, il **nuovo progetto** porterà dei miglioramenti in termini di sostenibilità secondo i seguenti profili:

- **Sostenibilità Tecnica - Miglioramento della resilienza dell'opera ai grandi rischi:** l'adeguamento sismico dell'opera e la riprogettazione della stessa ha permesso di configurare il sistema secondo i più alti ed aggiornati standard normativi, sia sotto il profilo del rischio sismico, ma anche sotto il profilo del tema idraulico.
- **Sostenibilità Sociale - Miglioramento della sicurezza stradale:** il nuovo tracciato, adeguato agli ultimi standard normativi permetterà di avere raggi di curvatura e corsie di immissione ed uscita in grado di aumentare gli standard di sicurezza stradale.
- **Sostenibilità Ambientale – Miglioramento del sistema di raccolta e trattamento delle acque:** il nuovo intervento avrà un sistema di collettamento delle acque di piattaforma che prevede il recapito delle stesse ad un impianto di prima pioggia prima della sua successiva immissione nel corpo idrico ricettore.



## 4. LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

L'intervento in oggetto è situato nella Regione Abruzzo, in provincia de L'aquila, nel comune di Tornimparte.

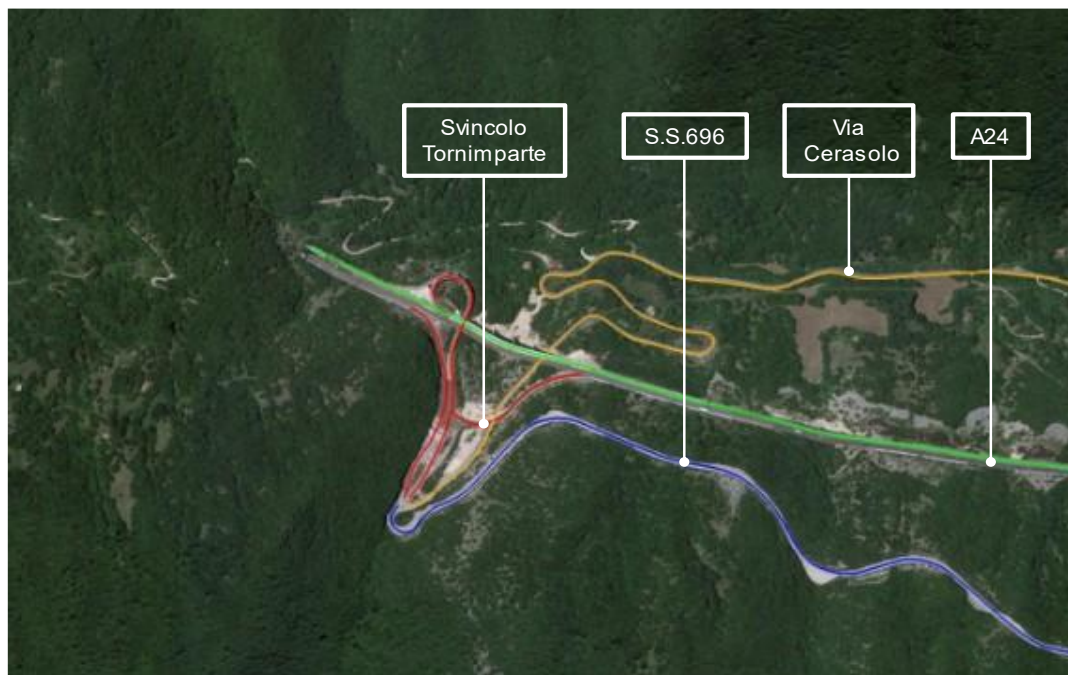


Il tratto autostradale interessato dall'intervento è stato realizzato alla fine degli anni '60. Successivamente, negli anni '80, è stato realizzato lo svincolo di Tornimparte e il relativo viadotto della rampa bidirezionale di svincolo (cfr. Carta T01\_Inquadramento territoriale). Lo svincolo di Tornimparte, con relativa stazione di pedaggio, consente di raggiungere l'abitato di Tornimparte e di collegare rapidamente la stazione sciistica di Campo Felice. Sulla rampa bidirezionale avvengono i flussi che, tramite il casello di Tornimparte, consentono di entrare in autostrada in direzione Roma e di uscire dall'autostrada provenendo dall'Aquila. Attualmente, tale rampa è prevalentemente su di un viadotto, la cui geometria ricalca la tipica forma a chiocciola di uno svincolo "a trombetta".





La rete stradale in cui è inserito l'intervento di progetto è dunque caratterizzata in primo luogo dall'autostrada A24 "Roma – L'Aquila – Teramo", dalla S.S.696 e dalla Via Cerasolo facenti parte di una fitta rete di strade secondarie che permettono il collegamento con i Comuni limitrofi e con la Città dell'Aquila.



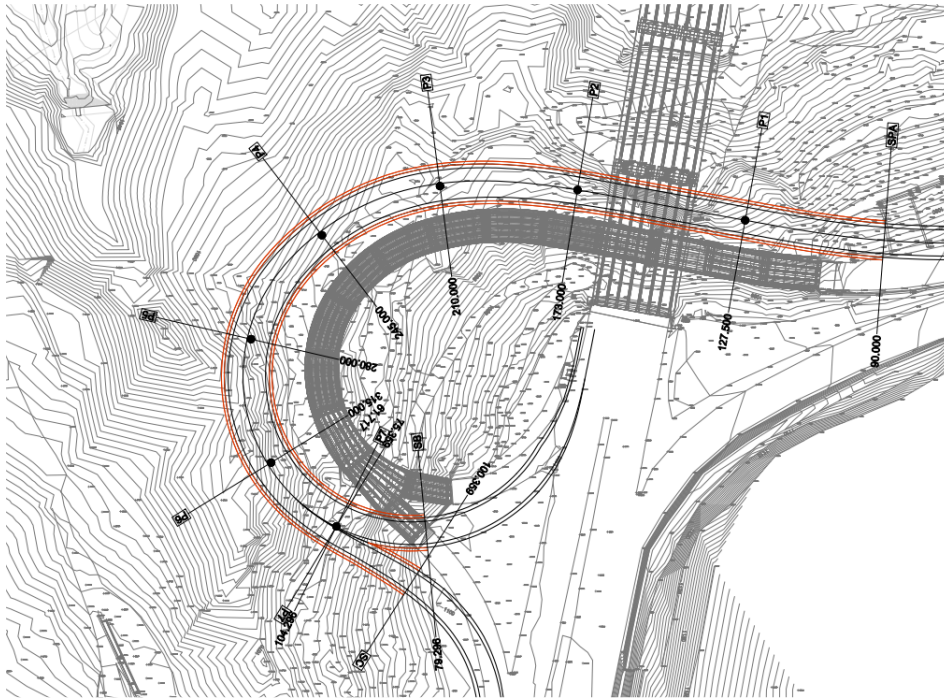
Il tracciato delle rampe è prevalentemente curvilineo e comprende i due tratti di rampe monodirezionali che si collegano rispettivamente al tracciato autostradale principale (con le corsie specializzate di entrata ed uscita) ed alla rampa bidirezionale che porta al casello.

La larghezza della piattaforma pavimentata della rampa bidirezionale è pari a 7,50m, mentre quella dei tratti monodirezionali è pari a 5,70m (cfr. Carta T02\_Configurazione stato attuale e di progetto).

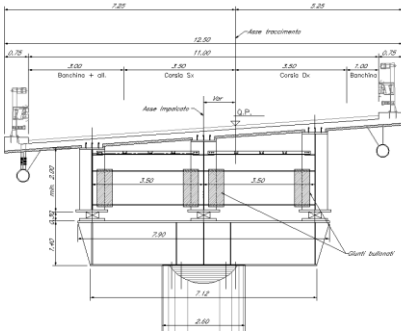
## 5. CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

La nuova opera in progetto sarà un viadotto di complessive 7 campate con luce massima 45.5m per la campata che passerà sotto l'Autostrada e pile mono fusto circolari di diametro pari a 2600 mm costante per tutte le pile, ad eccezione delle pile 5 e 6 dove si prevede alla base una sezione circolare ringrossata con diametro 4000mm; l'altezza massima si riscontra sulla pila 6 ed è pari a circa 38m.

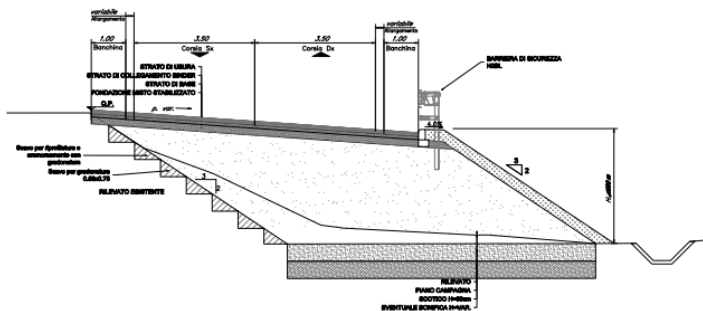
Tutte le fondazioni delle pile saranno fondate su pozzi, mentre per le spalle si prevedono fondazioni dirette



SEZIONE ASSE APPOGGI PILA  
SCALA 1:50



SEZIONE TIPO BIDIREZIONALE IN RILEVATO  
CON GRADONATURA  
SCALA 1:50



Il nuovo tracciato stradale, a partire dai punti di inizio e fine intervento in raccordo con la viabilità esistente, si sviluppa in un Tronco Principale bidirezionale di circa 326 m di sviluppo, una Rampa B monodirezionale di circa 118 m di sviluppo ed una Rampa C monodirezionale di circa 222 m di sviluppo. Per tutto lo sviluppo del tracciato la successione degli elementi geometrici è stata definita in conformità alle prescrizioni contenute nelle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di cui al D.M. 05/11/2001.

La Rampa B monodirezionale si configura come "rampa indiretta" la cui norma cogente di riferimento è rappresentata dal D.M. 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" (cfr. tavola T05\_Configurazione stato attuale e di progetto).



La Rampa C monodirezionale si configura come "rampa semidiretta" la cui norma cogente di riferimento è rappresentata dal D.M. 19/04/2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".

Per la progettazione del tracciato i parametri degli elementi plano-altimetrici sono stati dimensionati secondo la velocità dell'elemento desunta dal diagramma di velocità ( $V_p=40\text{Km/h}$ ).

Altimetricamente il profilo è stato sviluppato in modo da garantire il franco minimo di 5.50 metri in corrispondenza del sottopassaggio dell'Autostrada A24 e il riallaccio altimetrico all'Autostrada A24.

Gli elementi strutturali dell'intervento sono:

- Per la piattaforma viaria del Tronco Principale si prevedono due corsie da 3.50 m, banchina in destra e sinistra da 1 m; sui margini è prevista l'installazione di barriere bordo-ponte metalliche di classe H4 su cordolo da 75 cm. Tale piattaforma è di larghezza variabile in funzione degli allargamenti da normativa per l'iscrizione dei veicoli in curva e per visibilità.
- Per la piattaforma viaria delle rampe monodirezionali si prevede una corsia da 4.00 m, banchina in destra e sinistra da 1 m; sui margini è prevista l'installazione di barriere bordo-laterale metalliche di classe H4 sull'arginello da 130 cm. Tale piattaforma è di larghezza variabile in funzione degli allargamenti da normativa per l'iscrizione dei veicoli in curva e per visibilità.

Tenendo conto degli allargamenti citati, si sono realizzati raccordi funzionali delle dimensioni di piattaforma tale da garantire entrambe le esigenze.

- Per la pavimentazione di tutte le piattaforme viarie in viadotto si prevede un pacchetto da 4 cm di usura + 6 cm di binder per un totale di 10 cm. Per la pavimentazione di tutte le piattaforme viarie in rilevato si prevede un pacchetto da 4 cm di usura + 6 cm di binder + 12 cm di base + 30 cm di sottobase + 20 cm di fondazione per un totale di 72 cm.
- Il viadotto, a trave continua di lunghezza complessiva 240 metri circa, presenta una tipologia di impalcato misto in acciaio-calcestruzzo di tipo tri-trave a graticcio. Le tre travi principali in acciaio avranno altezza pari a 2000 mm per le campate in rettilineo mentre per le campate in curva, per seguire il profilo della sagoma stradale, si prevede di adottare travi ad altezza variabile. La soletta in CA, di spessore complessivo pari a 25 cm, si prevede venga realizzata mediante l'utilizzo di predalles tralicciate autoportanti di spessore 7 cm e getto di completamento da 18 cm da realizzare in opera. La piattaforma, per effetto dall'allargamento in curva, avrà una dimensione fuoritutto variabile da un minimo di 10.50 ad un massimo di 13.50, con cordoli da 0.75 m per lato.
- Per le pile, la cui altezza raggiunge un massimo di circa 38 metri nel caso della Pila Nr.6, al fine di privilegiare la semplicità e rapidità di esecuzione, senza trascurare l'aspetto estetico, si è scelto di adottare una sezione mono fusto circolare da 2600 mm di diametro, per i primi 20m a partire dalla testa, per poi avere un ringrosso, con sezione da 4000mm di diametro.
- Si prevede di utilizzare, in ogni caso, fondazioni a pozzo di diametro 7m. Lo scavo fino alla quota di fondo pozzo avverrà per mezzo di opere provvisorie costituite da corone di micropali con centinature, ed eventualmente tiranti, disposti ad interasse opportuno.

Dal punto di vista delle fasi realizzative, partendo dallo stato di fatto, predisposta l'area di cantiere sfruttando quanto già attualmente presente relativamente ai lavori in corso sul Viadotto Sant'Onofrio e le relative piste di accesso, si realizzeranno dapprima le opere provvisorie, gli scavi delle piste di cantiere e i nuovi pozzi di fondazione. Completate le fondazioni e le elevazioni di pile e spalle si procederà alla realizzazione degli impalcati. Si procederà quindi al varo delle predalles, sempre mediante gru ed al completamento della soletta mediante getto in opera. Una volta completata l'intera nuova rampa, fuori sede, si procederà alla deviazione del traffico sul nuovo tracciato ed alla demolizione del viadotto esistente. Operata in tal modo la demolizione di tutti gli impalcati si procederà alla demolizione delle elevazioni di pile e spalle.

## 6. ITER AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO ESISTENTE

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

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<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. Vincoli archeologici e presenza di ordigni bellici</li> <li>10. Autorizzazione per taglio di piante isolate, in gruppi o filari</li> <li>11. Nulla osta paesaggistico</li> <li>12. Parere valutazione di incidenza ambientale</li> <li>13. Viarch (Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico)</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. Regione Abruzzo - Genio Civile dell'Aquila (da valutare in eventuale C.d.S. promossa dal Committente)</li> <li>10. Regione Abruzzo - Servizio Politiche forestali e Demanio Civico ed Armentizio</li> <li>11. Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le provincie dell'Aquila e Teramo- MiC</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 checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>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. Idrogeologicamente, considerati i rilievi effettuati e i risultati delle indagini, è possibile considerare il sottosuolo di fondazione delle opere in progetto in assenza di falda</p> <p>E' presente a circa 40 mt in direzione est dal viadotto esistente il Torrente Raio. Il progetto interferisce con il buffer del corso d'acqua vincolato ai sensi dell'art 142 lett.c) "i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna"; (cfr. Tavola T02 Carta dei Vincoli).</p>
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Il territorio circostante il viadotto in 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.</p>



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>
3. Zone montuose e forestali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le aree di intervento sono classificate come: Territori boscati e ambienti seminaturali e Boschi di latifoglie - Boschi a prevalenza di querce caducifoglie (Corine Land Cover 2012) e Rilievi montuosi prevalentemente calcarei (Carta ecopedologica) – Fonte Geoportale Nazionale.</p> <p>Il progetto interferisce per una piccola area con una zona boscata vincolata ai sensi dell'art. 142 lett. g) "i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (norma abrogata, ora il riferimento è agli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018)".</p> <p>(cfr. Tavola T04 Carta Uso del Suolo e Tavola T02 carta dei Vincoli).</p> <p>I</p>

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>
<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"/>	<input checked="" 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 (raggio di 5 km – fonte Geoportale Nazionale) presenti nell'area vasta e inclusi nella Regione Biogeografica Mediterranea sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ZSC Monte Sirente e Monte Velino IT7110206 2 circa dal Km dal viadotto Piletta e a circa 1,5 km dall'area di intervento;</li> <li>- ZPS Riserva naturale Montagne della Duchessa IT6020046 a circa 2,1 Km;</li> <li>- IBA114 Sirente, Velino, Montagne della Duchessa a circa 150 mt in direzione est dal nuovo svincolo;</li> </ul> <p>Per quanto riguarda le riserve ed i parchi naturali nel raggio di 5 km si è individuato a circa 3,3 km in direzione sud EUAP0267 – Riserva naturale Montagne della Duchessa.</p> <p>(cfr.T03 – Carta delle Aree Naturali Protette)</p>
<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</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Non risultano eventi noti</p>
<p>6. Zone a forte densità demografica</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>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.</p>

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>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Individuazione immobili e aree di notevole interesse pubblico art. 136 lett. c)“ i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici”; d) “le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze”. D.Lgs 42/04. Gruppi montuosi del Monte Velino Monte Puzzillo Monte Castiglione e gli Altopiani di Campo Felice Valle Ruella Piani di Pezza e Valle di Teve mod. odvin.130085/130070/130061 130056/130071 - DM. 21/9/84</p> <p>(Fonte Portale Webgis Regione Abruzzo - SITAP)</p> <p>Piano Regionale Paesistico 2004 (Ambito Montano Massiccio Velino-Sirente, Monti Simbruini, Parco azionale d’Abruzzo): zona B1 (trasformabilità mirata) e per un brevissimo tratto in zona A (immodificabilità).</p> <p>(cfr. T02 – Carta dei Vincoli)</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"/>	<p>Il progetto ricade all’interno di aree sottoposta a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/23. (Fonte Geoportale Regione Abruzzo).</p> <p>(cfr. T02 – Carta dei Vincoli).</p>



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>
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	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.  (fonte autoritabacini.regione.abruzzo.it)
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle DPCM 3274/2003 e 3519/2006)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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.

## 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>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.)?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>La nuova opera in progetto sarà un viadotto di complessive 7 campate con luce massima 45.5m per la campata che passerà sotto l'Autostrada e pile mono fusto circolari di diametro pari a 2600 mm costante per tutte le pile, ad eccezione delle pile 5 e 6 dove si prevede alla base una sezione circolare ringrossata con diametro 4000mm; l'altezza massima si riscontra sulla pila 6 ed è pari a circa 38m. Tutte le fondazioni delle pile saranno fondate su pozzi, mentre per le spalle si prevedono fondazioni dirette.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi dell'opera sull'ambiente. Il nuovo viadotto sostituisce il viadotto già esistente.</p> <p>Tutti gli effetti ambientali, legati alla cantierizzazione saranno temporanei e reversibili.</p> <p>Dal punto di vista idrogeologico, considerati i rilievi effettuati e i risultati delle indagini, è possibile considerare il sottosuolo di fondazione delle opere in progetto in assenza di falda.</p> <p>Dall'analisi dei dati disponibili bibliograficamente e dai rilievi effettuati su un'area sufficientemente estesa, emerge che nel settore esaminato non sono attivi processi di instabilità geomorfologica, legati all'azione delle acque o della gravità.</p>	

<p>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?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Si prevede che la realizzazione determinerà un volume di materiale scavato di 12.000 mc e di quello riutilizzabile di 6.000 mc. Per la realizzazione dell'intervento saranno invece necessari in totale 2000 mc di materiale inerte necessario per le attività di sistemazione definitiva.</p>	<p><i>Perché:</i></p> <p>Non è previsto utilizzo di risorse naturali.</p> <p>È previsto il piano di utilizzo dei materiali da scavo. I materiali prodotti nel corso dei lavori, in base alle loro caratteristiche merceologiche e chimiche, potranno essere gestiti come rifiuti identificati con idoneo codice CER e condotti ad impianto di recupero, oppure riutilizzati in sito al di fuori della normativa dei rifiuti ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. n.152/2006, o in qualità di sottoprodotti ai sensi del DPR 120/2017.</p> <p>La raccolta e lo smaltimento delle acque di piattaforma del nuovo viadotto verranno effettuati per mezzo di caditoie disposte a margine della pavimentazione, ad opportuno interasse, con discendente verticale innestato sul cielo di un collettore posto al disotto dello sbalzo di soletta. Le acque così raccolte verranno convogliate nell'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia e successivamente recapitate nel corso d'acqua limitrofo.</p> <p>Per quanto attiene il suddetto corso d'acqua, in fase di esecuzione delle pile P5 e P6 (adiacenti allo stesso), si prevede l'utilizzo di una soluzione costituita da tubi tipo <i>Armco</i> e rilevato provvisorio, in modo da consentire le lavorazioni e garantire il corretto deflusso delle acque.</p>		



<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>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Partendo dallo stato di fatto, predisposta l'area di cantiere e le relative piste di accesso, si inizieranno i lavori realizzando delle opere provvisorie, gli scavi delle piste di cantiere prima e dei nuovi pozzi di fondazione dopo. Realizzate le fondazioni e le elevazioni di pile e spalle si procederà alla realizzazione degli impalcati.</p> <p>Una volta completata l'intera nuova rampa, fuori sede, si procederà alla deviazione del traffico sul nuovo tracciato ed alla demolizione del vecchio viadotto.</p>	<p><i>Perché:</i></p> <p>Saranno adottate adeguate misure di sicurezza in fase di esecuzione dei lavori secondo la normativa vigente.</p> <p>Tutte le operazioni di demolizione saranno eseguite facendo ricorso a mezzi meccanici di tranciamento, taglio e disgregazione mentre non sarà in alcun modo ammesso fare uso di sistemi di demolizione con esplosivo.</p> <p>Durante le fasi di demolizione si presterà la massima cura al fine di limitare l'emissione di polveri predisponendo tutti i necessari sistemi di mitigazione quali uso di getti d'acqua, schermature, etc...</p> <p>La demolizione di porzioni di opera in prossimità all'autostrada, o nelle immediate adiacenze alla stessa, saranno eseguite in notturna, in assenza di traffico veicolare.</p> <p>Il cantiere sarà dotato di un'area dedicata alle attività di stoccaggio preliminare di macroelementi risultanti dalla demolizione. L'area di stoccaggio dei materiali di risulta verrà opportunamente impermeabilizzata con relativa regimentazione delle acque.</p>			
<p><i>Descrizione:</i></p> <p>La realizzazione prevede un volume di materiale scavato di 12.000 mc e di quello riutilizzabile di 6.000 mc. Per la realizzazione dell'intervento saranno invece necessari in totale</p>	<p><i>Perché:</i></p> <p>Il cantiere sarà dotato di un'area dedicata alle attività di stoccaggio preliminare di macroelementi risultanti dalla demolizione che saranno successivamente sottoposti a segregazione; i materiali di</p>			

	2000 mc di materiale inerte necessario per le attività di sistemazione definitiva.	risulta delle demolizioni, separati in base ai vari codici CER, saranno stoccati in attesa di essere trasportati per il conferimento a discarica. L'area verrà resa impermeabile con relativa regimentazione delle acque.		
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
	<i>Descrizione:</i> Una volta completata l'intera nuova rampa, fuori sede, verrà demolito con mezzi meccanici il vecchio viadotto; operata la demolizione di tutti gli impalcati si procederà alla demolizione delle elevazioni di pile e spalle.		<i>Perché:</i> Non sono previste emissioni di inquinanti durante i lavori.  Durante le fasi di demolizione si presterà la massima cura al fine di limitare l'emissione di polveri predisponendo tutti i necessari sistemi di mitigazione quali uso di getti d'acqua, schermature, etc...	
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
	<i>Descrizione:</i> Durante la fase di cantiere, oltre ad attività di movimentazione mezzi pesanti, verranno effettuate demolizioni delle strutture dei viadotti esistenti.		<i>Perché:</i> In fase di cantiere tutte le operazioni di demolizione saranno eseguite facendo ricorso a mezzi meccanici di tranciamento, taglio e disgregazione.  In fase di esercizio non sono previste emissioni al di sopra di quanto previsto dalla normativa vigente.	
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?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<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.		<i>Perché:</i> I mezzi di cantiere saranno rispondenti alle direttive di riferimento per il contenimento del rischio di sversamento inquinanti e sottoposti a costante manutenzione. Verranno create zone di rifornimento e riparazione dei mezzi di trasporto lontano da corsi d'acqua superficiali al fine di	

		evitare sversamenti di eventuali sostanze inquinanti e di materiali che saranno utilizzati per l'esecuzione dei lavori.
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Descrizione:</i> L'adeguamento del viadotto è stato definito con riferimento alle indicazioni del Decreto Ministeriale del 17.01.2018 "Approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni". La vita nominale VN dell'opera strutturale è stata assunta pari a 100 anni con classe d'uso IV. L'ipotesi progettuale che prevede la realizzazione di un nuovo viadotto di svincolo (sismicamente adeguato) realizzato in nuova sede posizionato subito a valle dell'attuale, che verrà demolito successivamente.	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Perché:</i> Non sono previsti rischi in fase di costruzione che potrebbero interessare salute umana ed ambiente. I lavori verranno effettuati secondo i sistemi di sicurezza previsti dalla normativa vigente. Per le operazioni di demolizione dell'attuale svincolo non sarà in alcun modo ammesso fare uso di sistemi di demolizione con esplosivo. Dal punto di vista dei rischi di incidenti che potrebbero interessare uomo ed ambiente, il nuovo progetto altresì si pone l'obiettivo di sviluppare un valido progetto di adeguamento sismico che possa comportare i maggiori benefici possibili in termini di sicurezza e comfort per l'utenza tramite sostituzione dell'opera attualmente esistente. La nuova ipotesi progettuale prevede la realizzazione di un nuovo viadotto di svincolo (sismicamente adeguato) realizzato in nuova sede posizionato subito a valle dell'attuale. Il mantenimento, della geometria del viadotto esistente imporrebbe una geometria 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

		<p>particolare riferimento ai raggi minimi di curvatura.</p> <p>La realizzazione di importanti interventi a carico delle fondazioni con la rimozione e posa in opera di un nuovo impalcato comporterebbero l'interruzione del traffico autostradale che percorre la rampa di svincolo sia in direzione Roma che in uscita da L'Aquila, con conseguenze negative sulla circolazione stradale locale.</p> <p>La realizzazione di una nuova opera e la successiva demolizione dell'opera attuale non determinerà 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).</p>
<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><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i></p> <p>Il progetto non ricade in aree naturali protette e siti Natura 2000. Non sono presenti aree storico-culturali che possono essere interferite né in fase di cantiere che in fase di esercizio dell'opera.</p> <p>Nel raggio di 5 km dai confini dell'area di progetto sono presenti le seguenti aree protette:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ZSC Monte Sirente e Monte Velino IT7110206 2 circa dal Km dal viadotto Piletta e a circa 1,5 km dall'area di intervento;</li> <li>- ZPS Riserva naturale Montagne della Duchessa IT6020046 a circa 2,1 Km;</li> </ul>	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i></p> <p>I potenziali effetti ambientali sono legati alla fase di cantiere e quindi limitati nel tempo e reversibili.</p> <p>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. Per la prevalente ragione della classifica di infrastruttura strategica ai fini della Protezione Civile, è stata disposta l'adozione della vita nominale di progetto Vn = 100 anni.</p>

	<p>- IBA114 Sirente, Velino, Montagne della Duchessa a circa 150 mt in direzione est dal nuovo svincolo.</p> <p>(cfr.T03 – Carta delle Aree Naturali Protette)</p>	<p>L'opera in esame rappresenta un elemento intrusivo all'interno del paesaggio naturale ma visto che si tratta di intervento di sostituzione di viadotto esistente con nuovo viadotto (senza sostanziali variazioni di sedime), dal punto di vista paesaggistico non sono previste opere che possono determinare ulteriori effetti negativi.</p>
<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>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Si      <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i></p> <p>Si rileva la presenza dell'area classificata IBA114 Sirente, Velino, Montagne della Duchessa a circa 150 mt in direzione est dal nuovo svincolo.</p>	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i></p> <p>Dal punto di vista della fase di cantiere, non sono previsti effetti potenziali significativi sulle zone sensibili dal punto di vista ecologico, anche considerando la temporaneità delle attività di cantiere. Considerando le esigenze di dislocazione spaziale e temporale per garantire l'esecuzione delle lavorazioni in assenza (o, quantomeno, la riduzione al minimo) di rischi dovuti alle interferenze, la durata totale del cantiere è ipotizzata in 364 gg naturali e consecutivi.</p>
<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>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Si      <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i></p> <p>È presente circa 30 mt ad est del nuovo viadotto il Torrente Raio. (cfr. T02 Carta dei Vincoli)</p>	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i></p> <p>Il progetto non interferisce con i corpi idrici superficiali presenti. Dal punto di vista idrogeologico, considerati i rilievi effettuati e i risultati delle indagini, è possibile considerare il sottosuolo di fondazione delle opere in progetto in assenza di falda.</p>
<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>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Si      <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i></p> <p>Le vie di trasporto con elevati livelli di traffico sono rappresentate dal passaggio dall'autostrada</p>	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i></p> <p>Gli effetti potenziali del progetto sui livelli di traffico indotti dall'opera sulla viabilità circostante risultano</p>

	<p>A24. La rete viaria che si aggancia allo snodo autostradale presente riscontrabili livelli di traffico durante la stagione turistica invernale.</p>	<p>non significativi dal punto di vista ambientale, stante quanto indicato a lato. 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).</p> <p>Per quanto attiene la viabilità di cantiere da realizzare, l'accesso al cantiere avverrà utilizzando due ingressi già presenti per il rifacimento del viadotto Sant'Onofrio e per l'adeguamento del viadotto Tornimparte esistente. L'accesso lato area di stoccaggio sarà utilizzato per tutte le attività di trasporto di materiale in ingresso o uscita dal cantiere. Mediante la realizzazione di opportune piste interne si renderà possibile l'accesso alle varie zone di lavoro, incluse la base di tutte le pile dal lato monte.</p> <p>La demolizione di porzioni di opera in prossimità all'autostrada, o nelle immediate adiacenze alla stessa, saranno eseguite in notturna, in assenza di traffico veicolare.</p>
<p>13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?</p>	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i></p> <p>Il progetto si colloca in un'area a bassa antropizzazione ed a bassa intervisibilità.</p>	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i></p> <p>Non sono previsti effetti ambientali negativi per quanto riguarda l'intervisibilità.</p>



<p>14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>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?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>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?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>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?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

*Descrizione:*

Il nuovo svincolo sostituirà quello esistente. La cantierizzazione si prevede di utilizzare un'area di circa 24000mq, che si estende dall'area di stoccaggio fino alla galleria dell'autostrada.

*Perché:*

Gli elementi strutturali di sostegno statico del nuovo viadotto occuperanno terreno non urbanizzato, ma verranno rimossi quelli dell'attuale viadotto. A fine lavori si procederà al ripristino dei luoghi occupati dalle aree di cantiere in fase realizzativa tramite semina di erbe a prato perenni per circa 8.000 mq. Verranno inoltre piantumate essenze arboree e arbustive autoctone.

*Descrizione:*

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.

*Perché:*

Non sono presenti nell'area di progetto e nelle aree limitrofe piani/programmi approvati inerenti all'uso del suolo interessati dal progetto.

*Descrizione:*

Nelle immediate vicinanze dell'area di intervento sono presenti zone abitate a bassa densità abitativa.

*Perché:*

Data la distanza dai centri abitati delle attività, non si prevedono effetti potenziali del progetto nelle sue fasi di realizzazione.

*Descrizione:*

Nelle vicinanze del progetto non si rileva la presenza di ricettori sensibili.

*Perché:*

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.

<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>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>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?</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p>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?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Sono presenti ai margini di progetto aree boscate ed acque superficiali. Il progetto è inserito sostanzialmente in una area classificata come "boschi di latifoglie" e parzialmente in un'area classificata come "area a vegetazione boschiva ed arbustiva in evoluzione". Ai margini ovest è presente il Torrente Taro - (fonte Geoportale nazionale - Corine Land Cover 2012 - IV Livello).</p> <p>(cfr. T04 Carta Uso del Suolo).</p>	<p><i>Perché:</i></p> <p>Ad opera finita tutte le aree di cantiere andranno trattate con mitigazione a verde tramite impianto di specie arboree autoctone di prima, seconda e/o terza grandezza, evitando disposizioni geometriche ed artificialmente lineari. Si provvederà inoltre a ripristinare lo stato dei luoghi occupati dalle aree di cantiere in fase realizzativa tramite semina di erbe da prato perenni (area totale 8.000 mq).</p>			
<p><i>Descrizione:</i></p> <p>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.</p>	<p><i>Perché:</i></p> <p>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.</p>			
<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Si evidenzia come l'area di intervento sia posta su un territorio con pericolosità sismica di Tipo 1. L'azione sismica è stata definita con riferimento alle indicazioni del D.M. del 17.01.2018 "Approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni".</p>	<p><i>Perché:</i></p> <p>Al fine di contenere il rischio sismico, la vita nominale VN dell'opera strutturale è stata assunta pari a 100 anni con classe d'uso IV. La categoria di sottosuolo per l'opera in esame è stata definita sulla base dei risultati ottenuti dalle prove MASW eseguite nell'ambito della campagna di indagini geonostiche del</p>			

		<p>2018. Nella Relazione generale descrittiva degli Interventi al paragrafo 4.3.6. è descritto il sistema di vincolo e l'isolamento sismico del nuovo progetto: si è scelto di isolare sismicamente il ponte, in particolare si prevede di utilizzare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Per la spalla A e pila 7 per l'impalcato continuo, una coppia di dispositivi di tipo dissipativo in senso longitudinale del ponte (nel senso di marcia) e fissi in direzione trasversale;</li> <li>- Per tutte le altre pile si prevede invece di disporre dispositivi a scorrimento libero in senso longitudinale del ponte (nel senso di marcia) ed a comportamento dissipativo in direzione trasversale;</li> <li>- Per le due campate terminali appoggiate, si prevede un sistema di vincolo classico senza dispositivi dissipativi.</li> </ul> <p>Non sono previste condizioni climatiche tali da comportare problematiche connesse al progetto.</p>	
<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>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Si      <input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i></p> <p>Oltre al progetto del nuovo svincolo di Tornimparte, sono previsti interventi su 13 viadotti divisi in 3 gruppi di adeguamento sismico per il tratto autostradale A24 Tornimparte – L'Aquila Ovest, ai sensi della Legge 228/2012 art. 1 comma 183 e del NCT 2018.</p>	<p><input type="checkbox"/> Si      <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i></p> <p>In attesa di conoscere la contemporaneità degli interventi per i 13 viadotti, a causa dei diversi iter autorizzativi che li caratterizzano, per il progetto in esame, in fase di costruzione o di esercizio, non sono previste interferenze con altri progetti tali da determinare effetti cumulativi.</p>	

22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non sono previsti effetti di natura transfrontaliera.		<i>Perché:</i> Le opere consistono nell'adeguamento di viadotti già esistenti.	

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	Carta dei Vincoli	1:10000	T02_Carta dei Vincoli.pdf
T03	Aree naturali Protette	1:10000	T03_Aree naturali Protette.pdf
T04	Uso del suolo	1:10000	T04_Uso del suolo.pdf
T05	Configurazione stato attuale e di progetto	1:10000	T05_Configurazione stato attuale e di progetto.pdf

Il dichiarante

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

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