



# Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

Ex DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Oggetto: **[ID: 7719] Progetto “Autostrade A24/A25 Roma-L’Aquila-Teramo. Interventi di demolizione e ricostruzione fuori sede del nuovo viadotto di svincolo di Tornimparte”.**  
**Valutazione preliminare ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006.**  
**Nota Tecnica.**

## Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. SDP/23799 del 30/11/2021, acquisita al prot. MATTM-134536 del 01/12/2021, successivamente integrata con la nota prot. SDP/26150 del 30/12/2021 e la nota del 01/02/2022 rispettivamente acquisite al prot. MiTE-147753 del 31/12/2021 e prot. MiTE-11671 del 01/02/2022, la Società Strada dei Parchi S.p.A. ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, per il progetto “*Autostrade A24/A25 Roma-L’Aquila-Teramo. Interventi di demolizione e ricostruzione fuori sede del nuovo viadotto di svincolo di Tornimparte*” nel Comune di Tornimparte in Provincia de L’Aquila.

Il viadotto oggetto della presente Valutazione preliminare inizialmente faceva parte del più ampio progetto “*Autostrada A24 Tratta Tornimparte - L’Aquila Ovest. Interventi di adeguamento ai sensi della Legge 227/2012 art. 1 comma 183, adeguamento sismico di 14 viadotti*”, per il quale la Società Strada dei Parchi S.p.A., con nota prot. SDP/5623 del 04/04/2018, acquisita al prot. MATTM-8482 del 12/04/2018, aveva presentato a questa Direzione Generale istanza di Verifica di assoggettabilità alla procedura di V.I.A., ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. 152/2006, che prevedeva per il viadotto in oggetto una soluzione interamente in rilevato. Nel corso del procedimento la Società, con nota prot. SDP/11597 del 02/07/2018, acquisita al prot. MATTM-15184 del 02/07/2018, ha richiesto lo stralcio del viadotto di svincolo di Tornimparte dal progetto sottoposto a valutazione. Il procedimento di Verifica di assoggettabilità relativo all’adeguamento sismico dei restanti 13 viadotti si è concluso, sulla base del parere n. 2818 del 31/08/2018 reso dalla Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS, con il decreto direttoriale prot. DVA-DEC-367 del 27/09/2018 di esclusione dalla procedura di V.I.A., nel rispetto di specifica condizione ambientale che prevedeva “*prima dell’inizio dei lavori per la gestione delle terre e rocce da scavo, il Proponente dovrà presentare per l’approvazione il Piano di utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi del DPR 120/2017*”. Con successivo decreto direttoriale prot. DVA-DEC-366 del 21/11/2019, in ottemperanza alla condizione ambientale sopra richiamata, è stata determinata la conclusione della verifica del Piano di Utilizzo ai sensi dell’art. 9 del D.Lgs. 120/2017 per il progetto di adeguamento sismico dei restanti 13 viadotti.

ID Utente: 6838

ID Documento: CreSS\_05-Set\_04-6838\_2022-0047

Data stesura: 15/02/2022

✓ Resp.Set: DiGianfrancesco C.

Ufficio: CreSS\_05-Set\_04

Data: 25/02/2022

*Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO<sub>2</sub>*

La Società proponente nella “Nota di chiarimento”, di cui alla documentazione integrativa acquisita al prot. MiTE-147753 del 31/12/2021, dichiara che, nel prosieguo dell’iter progettuale, a valle anche di approfondimenti ambientali, ha ritenuto che la soluzione interamente in rilevato precedentemente proposta fosse poco efficiente sotto il profilo tecnico ed ambientale e di avere predisposto, pertanto, un progetto che riprendesse quanto sviluppato per i 13 viadotti oggetto del sopra citato procedimento di Verifica di assoggettabilità alla procedura di V.I.A. e che si ispira, in particolare, alle medesime soluzioni tecniche utilizzate per la progettazione definitiva “*Autostrada A24 – Tratta L’Aquila-Teramo “Interventi di demolizione e ricostruzione fuori sede del nuovo viadotto di svincolo di San Gabriele-Colledara”*” progetto che, a seguito dell’istanza presentata a questa Direzione Generale dalla Società Strada dei Parchi S.p.A., con nota prot. SDP/1534 del 25/01/2021, acquisita al prot. MATTM-10031 del 01/02/2021, è stato sottoposto alla procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. 152/2006, conclusasi con il decreto direttoriale prot. MATTM-CRESS-204 del 21/06/2021, reso sulla base del parere n. 246 del 07/05/2021 della Commissione Tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, di esclusione dalla procedura di V.I.A. nel rispetto di specifiche condizioni ambientali.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione ad essa allegata, il progetto “*Autostrade A24/A25 Roma-L’Aquila-Teramo. Interventi di demolizione e ricostruzione fuori sede del nuovo viadotto di svincolo di Tornimparte*” prevede la realizzazione di un nuovo viadotto di svincolo in variante con tracciato esterno all’opera esistente, che verrà demolita. Secondo quanto riportato dal proponente l’intervento proposto si rende necessario ai fini dell’adeguamento sismico dell’opera attualmente in esercizio, nonché del miglioramento della sicurezza stradale, attraverso la definizione di una nuova geometria coerente con gli attuali standard normativi che consentirà alle opere di sopportare le sollecitazioni sismiche di cui al D.M. 17 gennaio 2018 “Approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni” e che si inserisce nel piano generale di adeguamento delle autostrade A24 e A25 previsto all’art. 1 comma 183 della legge 228/2012. Inoltre, in ragione della classifica di infrastruttura strategica ai fini della Protezione Civile è stata disposta l’adozione della vita nominale di progetto  $V_N$  pari a 100 anni.

L’intervento in valutazione si configura come “*modifica*” di una tipologia di opera ricadente nell’Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 10) “*autostrade [...]*”.

## Analisi e valutazioni

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



Fig. 1: Localizzazione zona di intervento Fonte: Lista di controllo

Il progetto proposto dalla Società Strada dei Parchi S.p.A. “*Autostrade A24/A25 Roma-L’Aquila-Teramo. Interventi di demolizione e ricostruzione fuori sede del nuovo viadotto di svincolo di Tornimparte*” ricade nel Comune di Tornimparte in Provincia de L’Aquila. 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 ed il relativo viadotto della rampa bidirezionale di svincolo. Lo svincolo, con la 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 l’ingresso in autostrada in direzione Roma e l’uscita provenendo da L’Aquila. Attualmente la rampa bidirezionale è prevalentemente su di un viadotto, la cui geometria ricalca la tipica forma a chiocciola di uno svincolo “a trombetta”.

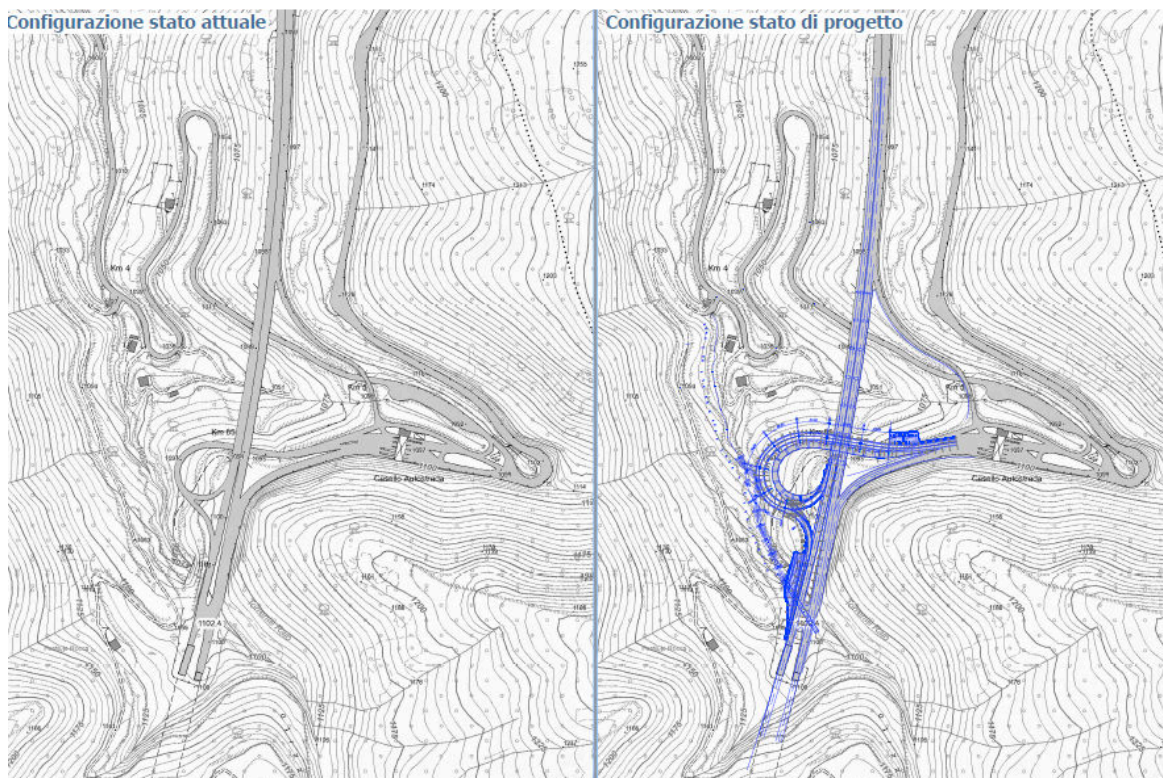


Fig. 2: Configurazione stato attuale e di progetto Fonte: Allegato a lista di controllo (T05)

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 e immissione all'asse principale, che interessa le ultime 3 campate. 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. 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 7,50 m, mentre quella dei tratti monodirezionali è pari a 5,70 m.

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 30 m.

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.

Il proponente riferisce che la realizzazione dell'intervento proposto determinerà un miglioramento secondo i seguenti aspetti:



- 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.

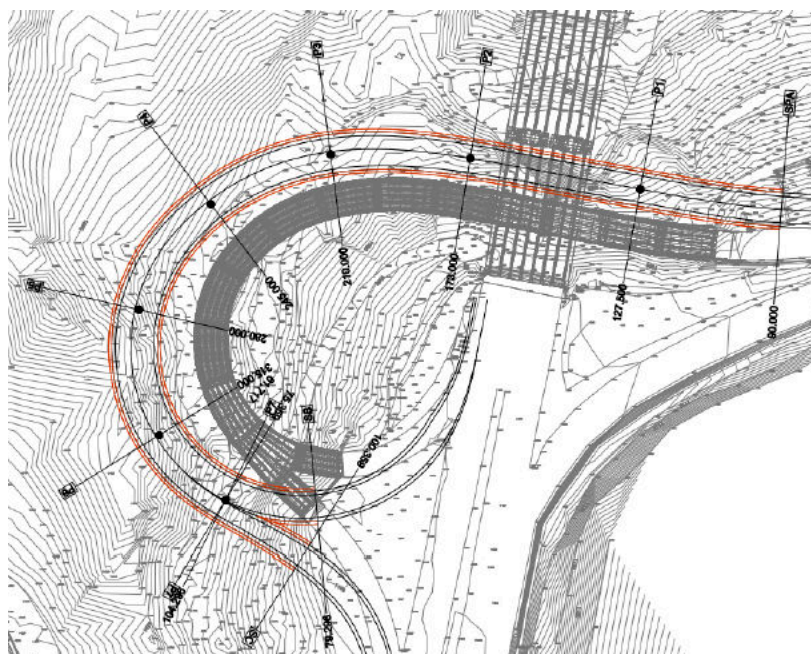


Fig. 3: Planimetria Fonte: Lista di controllo

Il nuovo viadotto sarà di 7 campate con luce massima di 45.5 m 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 per le quali è prevista alla base una sezione circolare ringrossata con diametro di 4000 mm; l'altezza massima si riscontra sulla pila 6 ed è pari a circa 38 m. Tutte le fondazioni delle pile saranno fondate su pozzi, mentre per le spalle si prevedono fondazioni dirette.

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, una Rampa B monodirezionale di circa 118 m ed una Rampa C monodirezionale di circa 222 m. 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.

Per la Rampa B monodirezionale che si configura come “rampa indiretta”, e per la Rampa C monodirezionale che si configura come “rampa semidiretta” la norma cogente di riferimento è rappresentata dal D.M. 19/04/2006 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”. 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.

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.

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 piattaforma, per effetto dall’allargamento in curva, avrà una dimensione fuoritutto variabile da un minimo di 10.50 m ad un massimo di 13.50 m, 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 n. 6, si è scelto di adottare una sezione mono fusto circolare da 2600 mm di diametro, per i primi 20 m a partire dalla testa, per poi avere un ringrosso, con sezione da 4000 mm di diametro. Verranno utilizzate fondazioni a pozzo di diametro 7 m.

Considerato l’elevato grado di sismicità del sito di intervento, il ponte sarà sismicamente isolato. La raccolta e lo smaltimento delle acque di piattaforma verranno effettuate 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 (Torrente Raio).

Con riferimento alle potenziali interferenze con il Torrente Raio, la Società proponente, con la documentazione di chiarimento trasmessa con nota del 01/02/2022, acquisita al prot. MiTE-11671 del 01/02/2022, dichiara che la soluzione progettuale proposta incide marginalmente sull’impluvio dell’alveo di magra del torrente. Il corso attuale del Torrente, non viene modificato se non in un breve tratto, di lunghezza inferiore a 20 metri, in cui si avvicina alla Pila n. 6 del nuovo viadotto di svincolo. Sono previsti interventi di “Sistemazione provvisoria” e di “Sistemazione definitiva” al fine di risolvere tale limitata interferenza.

- Sistemazione provvisoria: durante la costruzione del nuovo Viadotto di Svincolo è prevista la sistemazione del Torrente mediante 2 tubi tipo Armco DN1000 affiancati e la realizzazione di un rilevato provvisorio per consentire il transito dei mezzi di cantiere. Il tratto “intubato” avrà una lunghezza di circa 30 m a cavallo della nuova Pila n. 6. Il ricoprimento al di sopra del tubo sarà pari a 1 m circa. La necessità di intervento in corrispondenza della fondazione della Pila n. 6 è legata a fenomeni strutturali e statici al fine di non mettere a rischio la fondazione stessa da eventuali, seppur limitati, fenomeni di

scalzamento al piede nei periodi di maggior apporto di acqua di deflusso nel torrente stesso.



Fig. 3: Sezione della sistemazione provvisoria Pila n. 6 Fonte: nota di chiarimento

- Sistemazione definitiva: al fine di proteggere la Pila n. 6 del Viadotto in progetto è prevista la realizzazione di una gabbionata di altezza totale pari circa a 3 m che eviterà l'erosione delle opere. L'intervento verrà esteso per circa 20 m a cavallo della pila sopra citata.

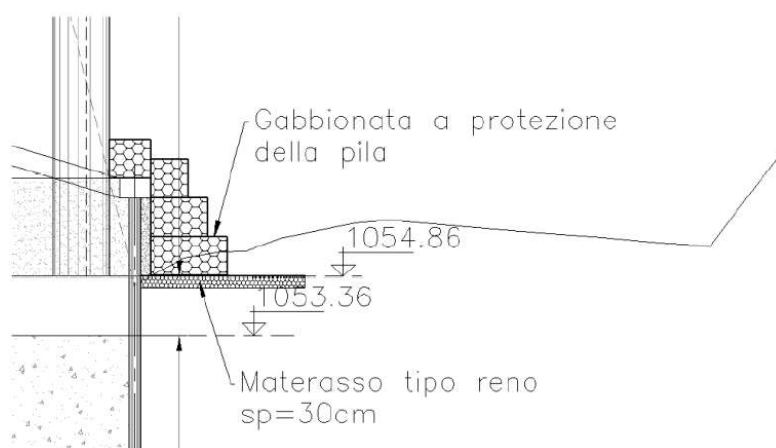


Fig. 4: Sezione intervento definitivo Fonte: nota di chiarimento

Il proponente riferisce che il Torrente ha un alveo di magra molto contenuto ed è ha carattere torrentizio. Dal punto di vista del deflusso, pertanto, non si rilevano interferenze significative, stante la rettifica del solo alveo di magra contenuta nei pochi metri nell'intorno della Pila n. 6. Dal punto di vista idrologico e idraulico, nell'area interessata dal progetto proposto, non sono stati individuati fenomeni riferibili alle acque di scorrimento superficiale tali da determinare condizioni di rischio a danno delle opere in progetto. Tale dato è altresì confermato dall'esame delle cartografie del Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico PAI dell'Autorità dei Bacini Regionali ed Interregionali del Fiume Sangro, dalle quali risulta che nel settore dove saranno realizzate le opere in progetto, non sono presenti forme prodotte da processi di instabilità correlabili all'azione delle acque di scorrimento superficiale.

Con riferimento alla cantierizzazione il proponente prevede di utilizzare un'area di 24000 mq circa.

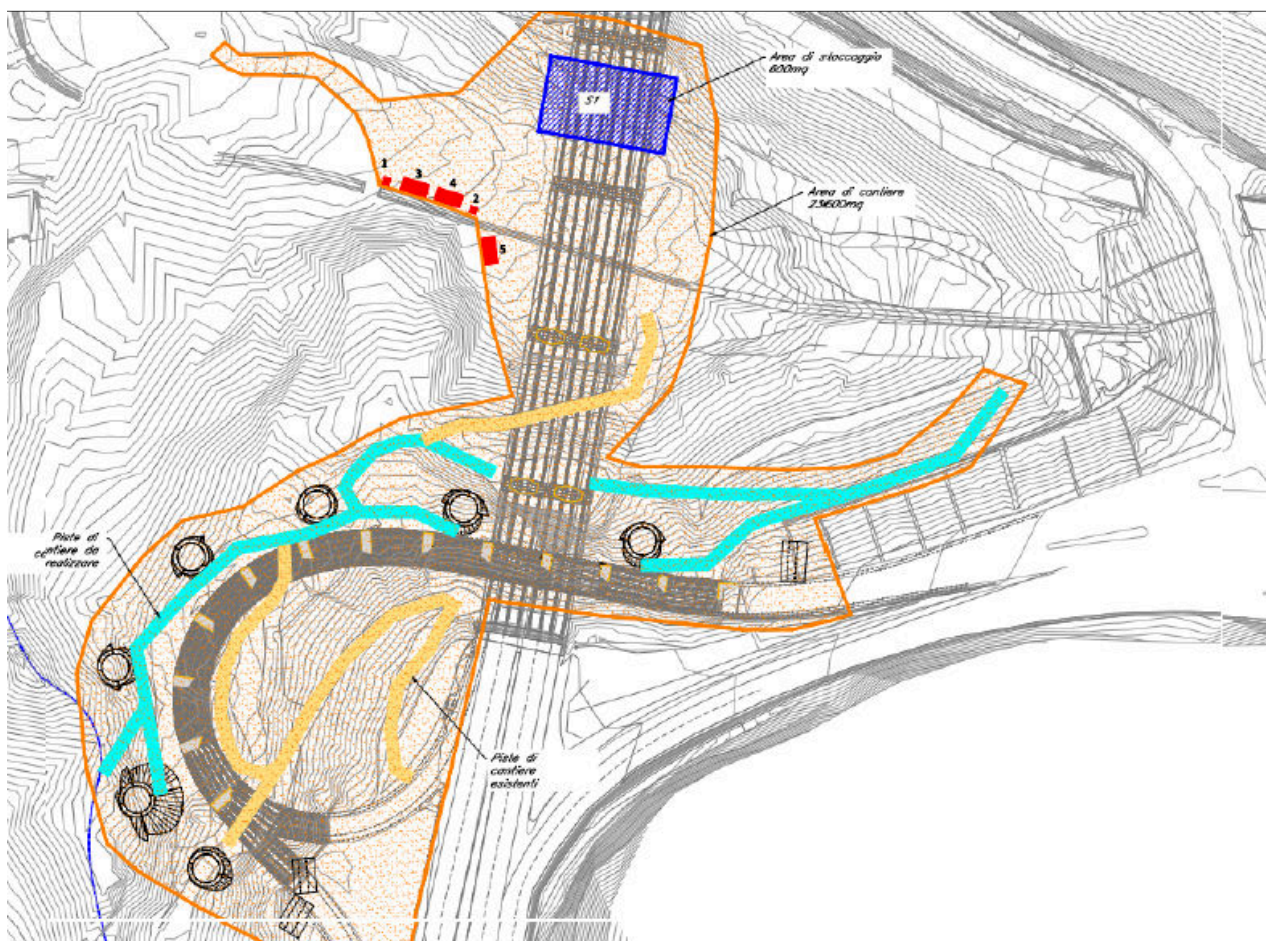


Fig. 4: Piano preliminare di esproprio ed occupazioni temporanee Fonte: Relazione generale tecnico descrittiva

L'area di cantiere sarà predisposta sfruttando l'area di cantiere utilizzata per i lavori, ad oggi in corso, sul Viadotto Sant'Onofrio e le relative piste di accesso. Saranno realizzate dapprima le opere provvisorie, gli scavi delle piste di cantiere e i nuovi pozzi di fondazione. Compilate 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. L'area di cantiere sarà dotata di un'area dedicata alle attività di stoccaggio preliminare di macroelementi risultanti dalla demolizione i quali saranno successivamente sottoposti a segregazione; i materiali di risulta delle demolizioni, separati in base ai vari codici CER, saranno quindi stoccati in attesa di essere trasportati per il conferimento a discarica. L'area di stoccaggio verrà opportunamente impermeabilizzata con relativa regimentazione delle acque. Le operazioni di demolizione saranno eseguite facendo ricorso a mezzi meccanici di tranciamento, taglio e disgregazione senz'alcun utilizzo di sistemi di demolizione con esplosivo. Durante le fasi di demolizione verranno poste in essere le più opportune mitigazioni al fine di limitare l'emissione di polveri quali uso di getti d'acqua, schermature, etc.. La demolizione di porzioni di opera in prossimità dell'autostrada, o nelle immediate adiacenze alla stessa, saranno eseguite in notturna, in assenza di traffico veicolare.



Il proponente ipotizza una durata totale delle attività di cantiere pari a 364 giorni naturali e consecutivi.

Il proponente prevede che la realizzazione dell'intervento proposto determinerà la produzione di un volume di materiale da scavo pari a 12000 mc e di materiale derivante da demolizione pari a 6000 mc. Saranno, invece, necessari 2000 mc di materiale inerte per le attività di rinterro. A fine lavori il proponente procederà con il ripristino dei luoghi occupati dalle aree di cantiere tramite semina di erbe a prato perenni per circa 8000 mq, verranno inoltre piantumate essenze arboree e arbustive autoctone.

Con riferimento a "*Zone montuose e forestali*" la Società proponente dichiara che le aree di intervento sono classificate come: Territori boscati e ambienti seminaturali e Boschi di latifoglie – Boschi a prevalenza di querce caducifoglie e Rilievi montuosi prevalentemente calcarei. Il progetto interferisce per una piccola area con una zona boscata vincolata ai sensi dell'art. 142 lett. g) del D.Lgs. 42/2004.

Per quanto riguarda "*Zone umide, riparie, foci dei fiumi*", il proponente riferisce che il progetto interferisce con il buffer del Torrente Raio vincolato ai sensi dell'art. 142 lett. c) del D.Lgs. 42/2004.

Per quanto attiene a "*Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)*" il proponente riferisce che l'intervento non interessa tali siti. I siti appartenenti alla Rete Natura 2000 presenti nell'area vasta sono:

- ZSC Monte Sirente e Monte Velino IT7110206

Con riguardo alle "*Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica*" il proponente riporta che l'area di intervento ricade in area B1 (trasformabilità mirata) e per un brevissimo tratto in zona A (immodificabilità) secondo il PPR (Piano Paesistico Regionale). Inoltre, ricade in aree di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 134, comma 1 lett. a) e art. 136 del D.Lgs. 42/2004., nonché in aree tutelate ai sensi dell'art. 134, comma 1 lett. b) e art. 142 del D.Lgs. 42/2004.

Per quanto riguarda i "*Siti contaminati*" (Parte Quarta, Titolo V del D.lgs. 152/2006) il proponente dichiara che nell'area di intervento non sono presenti detti siti.

Per quanto attiene alla classificazione sismica del territorio regionale, ai sensi della O.P.C.M. 3274/2003 e della O.P.C.M. 3519/2006, l'intervento ricade in zona sismica 1.

Con riguardo alle aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, nell'area di intervento non sono presenti aree di rischio idrogeologico né aree a dissesti franosi.

Con riferimento alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923), il proponente dichiara che il progetto interessa aree sottoposte a vincolo idrogeologico.

Inoltre, con riferimento alle aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni ecc.), il proponente, nella lista di controllo, riporta che il sito di intervento è un tratto di autostrada e che pertanto è presente la fascia di rispetto autostradale.

### **Conclusioni**

Oggetto dell'istanza presentata dalla Società Strada dei Parchi S.p.A. è il progetto *“Autostrade A24/A25 Roma-L'Aquila-Teramo. Interventi di demolizione e ricostruzione fuori sede del nuovo viadotto di svincolo di Tornimparte”*, che ricade nel Comune di Tornimparte in Provincia de L'Aquila, che prevede la realizzazione di un nuovo viadotto di svincolo in variante con tracciato esterno all'opera esistente, che verrà demolita. Secondo quanto riportato dal proponente l'intervento proposto si rende necessario ai fini dell'adeguamento sismico dell'opera attualmente in esercizio, nonché del miglioramento della sicurezza stradale, attraverso la definizione di una nuova geometria coerente con gli attuali standard normativi, che consentirà alle opere di sopportare le sollecitazioni sismiche di cui al D.M. 17 gennaio 2018 *“Approvazione delle nuove norme tecniche per le costruzioni”* e che si inserisce nel piano generale di adeguamento delle autostrade A24 e A25 previsto all'art. 1 comma 183 della legge 228/2012. Inoltre, in ragione della classifica di infrastruttura strategica ai fini della Protezione Civile è stata disposta l'adozione della vita nominale di progetto  $V_N$  pari a 100 anni.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente Strada dei Parchi S.p.A. nella Lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le caratteristiche dell'intervento come sopra descritte, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, si ritiene che per l'intervento proposto non possa escludersi la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi, tra cui quelli sulla componente rumore e vibrazioni connessa alle attività di demolizione del vecchio viadotto di svincolo e la realizzazione delle pile del nuovo manufatto, in un contesto ambientale caratterizzato dalla presenza di vincoli di natura paesaggistica ed idrogeologica, di aree tutelate, di un'area a pericolosità sismica alta (zona sismica 1), nonché dalla presenza del Torrente Raio che, così come dichiarato dalla Società proponente, verrà interferito dalla realizzazione dei lavori, a cui si accompagna l'esigenza di valutare l'approccio di un'adeguata e valida azione di rinaturalizzazione aree di cantiere.

In esito alle valutazioni svolte, si rende necessario, quindi, lo svolgimento di un'adeguata valutazione dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione dell'opera proposta attraverso, quantomeno, la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006. Per quanto attiene alla gestione ed al riutilizzo delle terre e rocce da scavo, il soggetto proponente dovrà provvedere a dare attuazione agli adempimenti di cui al D.P.R. 120/2017.

Per quanto sopra, il soggetto proponente dovrà provvedere, quanto meno, a presentare allo scrivente Ministero l'istanza secondo le modalità indicate dal citato art. 19 del D.Lgs. 152/2006, corredata dalla documentazione progettuale e degli atti amministrativi comprensivi della quietanza di avvenuto pagamento degli oneri istruttori di cui all'art. 33 del sopra citato decreto legislativo.

**Il Dirigente**

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