

Il sottoscritto/a	Ing. Mauro DI PRETE
Nato a	Roma il 1° Aprile 1961
Residente a	Roma
Iscritto	Ordine degli ingegneri della Provincia di Roma al n. 14624

**In qualità di tecnico incaricato dalla Società STRADA DEI PARCHI SPA**

### DICHARA QUANTO SEGUE

#### DENOMINAZIONE DEL PROGETTO

**“AUTOSTRADE A24 - ROMA-L'AQUILA-TERAMO A25 - TORANO-PESCARA. INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E MESSA IN SICUREZZA URGENTE (M.I.S.U) DELLE AUTOSTRADE A24 E A25 ART. 1 COMMA 183 LEGGE 228/2012. ATTRAVERSAMENTI FLUVIALI - INTERVENTI DI PREVENZIONE DAL RISCHIO DI SCALZAMENTO DI OPERE PRINCIPALI DI ATTRAVERSAMENTO A24 - VIADOTTO TORDINO – ADEGUAMENTO TECNICO DEL PROGETTO ESECUTIVO RISPETTO AL PROGETTO DEFINITIVO”**

#### TIPOLOGIA DI OPERA

Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs.  
152/2006, punto \_\_\_\_, lettera \_\_\_\_

*Opere di regolazione del corso dei fiumi e dei torrenti, canalizzazione e interventi di bonifica ed altri simili destinati ad incidere sul regime delle acque, compresi quelli di estrazione di materiali litoidi dal demanio fluviale e lacuale*

#### LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

L'autostrada A24, la cui concezione e realizzazione è avvenuta a partire dal 1960, è un'arteria di primaria importanza per la rete viabilistica italiana e di valenza strategica essenziale per l'Italia centrale e per il collegamento trans-appenninico Est-Ovest dei mari Tirreno e Adriatico e delle relative dorsali infrastrutturali Nord-Sud. Essa permette di connettere le città di Roma, L'Aquila e Teramo tra loro e alle autostrade A1 (Milano-Roma-Napoli) e A14 (Bologna-Bari-Taranto) in un contesto orografico complesso e di straordinario valore ambientale e paesaggistico.

Il tracciato dell'autostrada A24 è in prevalenza montano, per più di un terzo realizzato su viadotti o in galleria.

A seguito di studi finalizzati all'individuazione di alcune linee di azione prioritarie, le iniziative avviate dalla Società Strada dei Parchi prevedono, tra gli altri interventi, la realizzazione di alcune opere tendenti a migliorare l'efficienza idraulica dei corsi d'acqua nelle zone poste in corrispondenza di attraversamenti di rami autostradali della A24 e A25, tramite opere di presidio e di protezione dall'erosione, che garantiscano la salvaguardia strutturale delle fondazioni e sottofondazioni dei viadotti interferiti. Fra le opere prioritarie vi è la sistemazione del viadotto Tordino.

L'area oggetto di intervento è situata alla chilometrica 156+832 dell'Autostrada A24 (Roma – Teramo).

Il sito appartiene al territorio comunale di Teramo, Provincia di Teramo (Abruzzo).



Figura 1 Inquadramento planimetrico viadotto Tordino

### **CARATTERISTICHE DEL PROGETTO DEFINITIVO GIA' APPROVATO**

L'intervento ha un primario obiettivo legato alla messa in sicurezza, dal punto di vista della tutela strutturale ed idraulica, del viadotto San Rustico, le cui strutture di fondazione superficiali e profonde sono attualmente interessate, in misura variabile, da dissesti degli argini riconducibili a fenomeni erosivi del corso d'acqua interferente.

Il progetto definitivo già sottoposto a Verifica di assoggettabilità a VIA, espletata con esito positivo, prevede la realizzazione di una protezione spondale in destra e sinistra idraulica per la salvaguardia dei plinti di fondazione delle pile del viadotto, di una briglia in calcestruzzo armato e di arginature per contenere l'esonazione riscontrata già attualmente.

Per il ripristino e la protezione delle sponde, nonché delle opere di fondazione e sottofondazione dell'opera di attraversamento autostradale, è stata prevista l'adozione di scogliere, in massi cementati fondate su micropali sormontati da un cordolo in calcestruzzo armato.

La sistemazione di progetto prevede la disposizione di una scogliera spondale in massi naturali cementati, di diametro minimo pari ad 1 m. Al piede della sponda, i massi poggiano su un cordolo continuo in calcestruzzo armato fondato su micropali armati, disposti ad intervalli regolari. Sul lato prospiciente l'alveo, a protezione del cordolo, vengono posizionati due file di massi sciolti, anch'essi di diametro minimo pari ad 1 metro.

A valle del viadotto Tordino si prevede la realizzazione una briglia in calcestruzzo armato fondata su 2 file di micropali ( $\varnothing 220$  mm - L=600 cm, armatura  $\varnothing 108$ mm sp. 1 cm), disposti a quinconce ad interasse 2 m, per tutta l'estensione, pari a circa 30 m. La gaveta dell'opera è lunga 13 m. La briglia è alta circa 1.5 m rispetto al fondo alveo, la quota sommitale è posta a 205.7 m s.m.m.

Subito dopo la briglia è posizionata una vasca di dissipazione, lunga 15.5 m, realizzata in massi cementati e caratterizzata da un salto di 1 m al termine. La vasca ha lo scopo di ridurre la velocità della corrente dissipandone l'energia per evitare possibili erosioni dell'alveo a valle. La dissipazione è garantita dalla formazione di un risalto idraulico all'interno della vasca, verificato anche per tempi di ritorno bassi (5-10 anni).

La realizzazione della briglia determina un'ostruzione al passaggio della fauna ittica, pertanto per evitare impedimenti alla circolazione dei pesci è stato previsto di realizzare una rampa di risalita ricavata dal ribassamento locale della testa della briglia, in modo da concentrare la portata di magra in una zona ristretta, garantendo così un certo battente idrico. Per poter dimensionare la zona ribassata ci si è basati sulla tipologia di fauna ittica presente, mentre il dimensionamento della larghezza della gaveta, pari a 1 m, è stato effettuato sulla base del Minimo Deflusso Vitale (DMV).

---

Per bloccare l'erosione evidenziata nello stato attuale, con il conseguente interessamento di ampie aree al di sotto del viadotto, compresa la strada Contrada Carapollo che lo attraversa in corrispondenza della spalla destra dell'opera, si prevede la realizzazione di due arginature in destra e sinistra idraulica, lunghe, rispettivamente, 170 e 115 m circa.

La quota arginale, utile al contenimento, con adeguato franco, della portata di piena con Tr 200 parte da 214.5 m s.m.m. da monte e arriva a 213.5 m s.m.m. al termine dell'intervento.

---

## **FINALITÀ E MOTIVAZIONI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE - VARIAZIONI**

In questo paragrafo sono descritte le modifiche apportate al progetto idraulico rispetto a quello presentato in precedenza ed oggetto del Giudizio n. 2980 del 04/12/2018, nel quale era stato espresso il parere favorevole all'esclusione dalla procedura VIA.

Le variazioni sono dovute principalmente a due aspetti, i quali hanno portato a dover incrementare il grado di sicurezza dell'intervento che risulta fondamentale per garantire la stabilità dell'opera autostradale:

- Prescrizioni da parte del Genio Civile Regionale di Teramo, riportate nell'Autorizzazione Idraulica n. 0252927/2018 del 13/09/2018,
- Considerazioni sulla velocità di evoluzione dei fenomeni erosivi in atto.

Questo secondo aspetto, riscontrabile dall'importante erosione che si è avuta in pochi anni, ha messo in luce la grande capacità erosiva del Fiume Tordino.

Questo aspetto è molto visibile andando a vedere la briglia realizzata nel 2017 circa 100 m a monte della zona di intervento. In pochi anni le sponde entro cui si ammassava l'opera sono state erose e questa è inoltre stata sifonata dalla corrente. La briglia allo stato attuale risulta completamente distrutta. Si riporta di seguito una carrellata di foto che mostra l'evoluzione del fenomeno sopra riportato negli anni.



Figura 2: Briglia a monte dell'autostrada – 2017

---





Figura 3: Briglia a monte dell'autostrada – 2018 – controbriglia distrutta



Figura 4: Briglia a monte dell'autostrada – maggio 2020 – briglia spaccata e trascinata a valle





Figura 5: Briglia a monte dell'autostrada – novembre 2020

Le principali variazioni progettuali consistono nelle seguenti:

- si è rivestito in massi cementati anche il fondo del fiume,
- in alveo, nel tratto di progetto a monte della briglia sono state previste travi di fondo in CA ogni 10 m circa; queste sono sagomate trasversalmente come la sistemazione in massi e hanno lo scopo di garantire una maggiore stabilità dei massi,
- la quota testa dei micropali, che avevano la sola funzione di fondazione per le scogliere spondali, è stata alzata in modo da garantire una protezione maggiore alle fondazioni delle pile e ridare capacità portante ai pali di fondazione che ora sono scoperti,
- la briglia e la controbriglia nel primo progetto (rel. 2018) erano fondate su micropali; nel nuovo la briglia è fondata su pali mentre la controbriglia è su fondazione diretta,
- sono stati eliminati gli argini in quanto i livelli idrici rimangono contenuti all'interno dell'area fluviale,
- nell'intero tratto oggetto di intervento sono stati previsti dei massi sporgenti dal fondo in modo da creare una macroscabrezza che permetta di dissipare parte dell'energia della corrente.

In entrambi i progetti, i massi sono stati previsti cementati e sulla briglia è stata inserita una parte ribassata per permettere la risalita dei pesci.

Fra le precedenti, la variazione maggiore consiste nel fatto che anche il fondo del fiume andrà rivestito in massi; la decisione di effettuare tale lavorazione deriva sia da considerazioni sulla capacità erosiva del corso d'acqua sia per ottemperare a quanto richiesto nel punto 4 dell'Autorizzazione Idraulica del Genio Civile Regionale di Teramo: "Si consiglia di aumentare l'ammorsamento delle briglie sul fondo alveo in modo da tener conto del probabile abbassamento e prevenire il conseguente sifonamento dell'opera idraulica."

Infatti, per evitare che le opere costituenti la briglia possano essere sifonate e la briglia faccia la fine di quella realizzata pochi anni fa a monte, si sarebbe dovuto realizzare un diaframma in jet-grouting al disotto dell'opera; si è invece preferito rivestire anche il fondo in massi cementati in modo tale da aumentare il percorso di filtrazione dell'acqua in

---



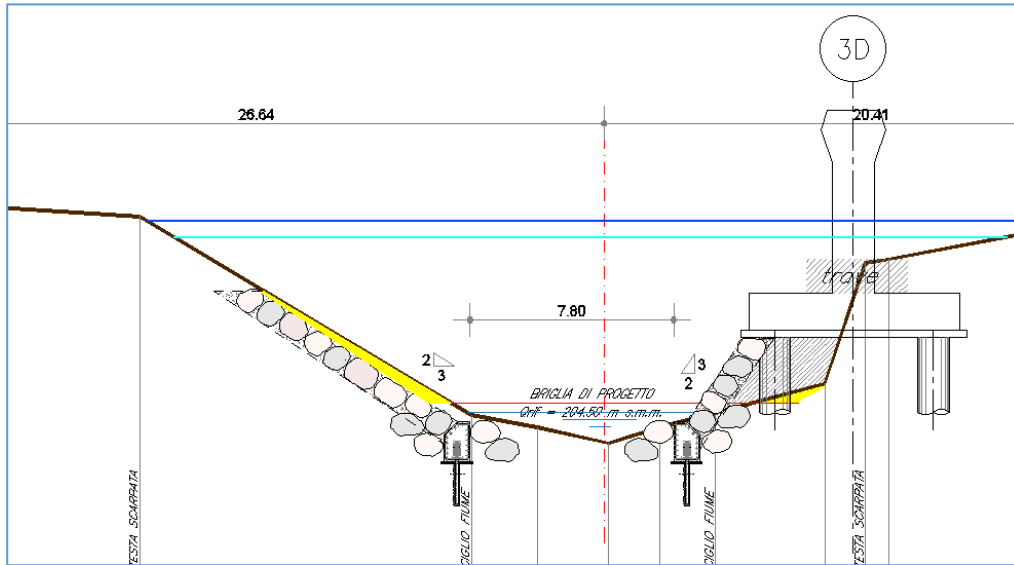


Figura 8 – Sezione trasversale primo progetto (rel. 2018)



Figura 9 – Sezione trasversale nuovo progetto

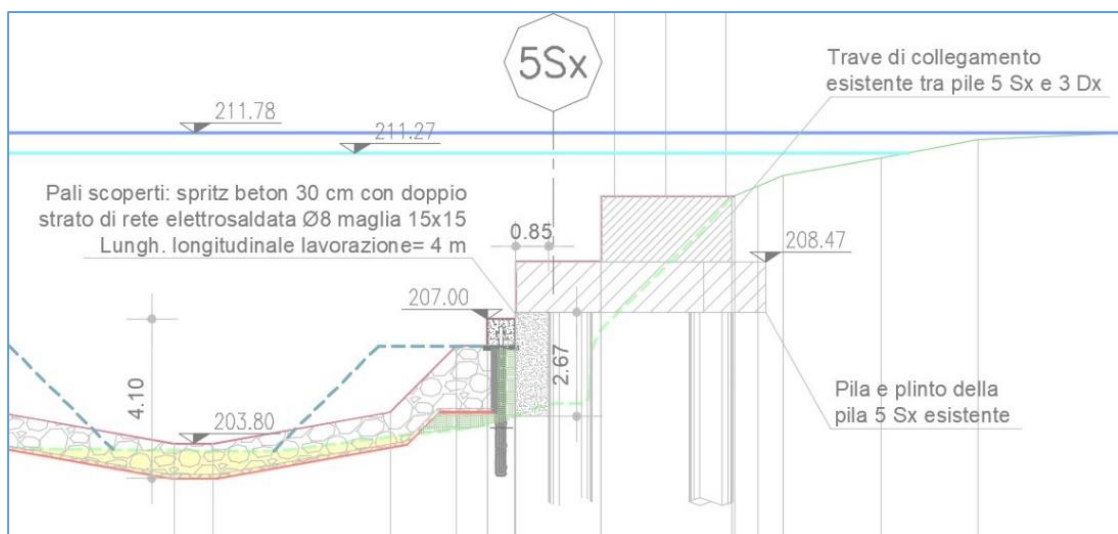


Figura 10 – Intervento in corrispondenza delle pile in Dx idraulica nuovo progetto



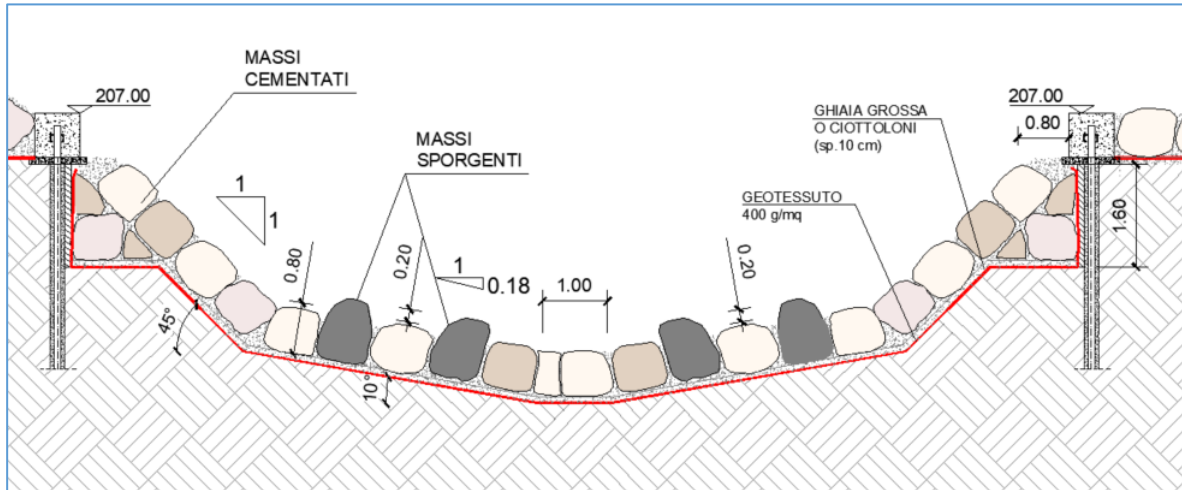


Figura 11 – Dettaglio scogliera all'interno dell'alveo nuovo progetto

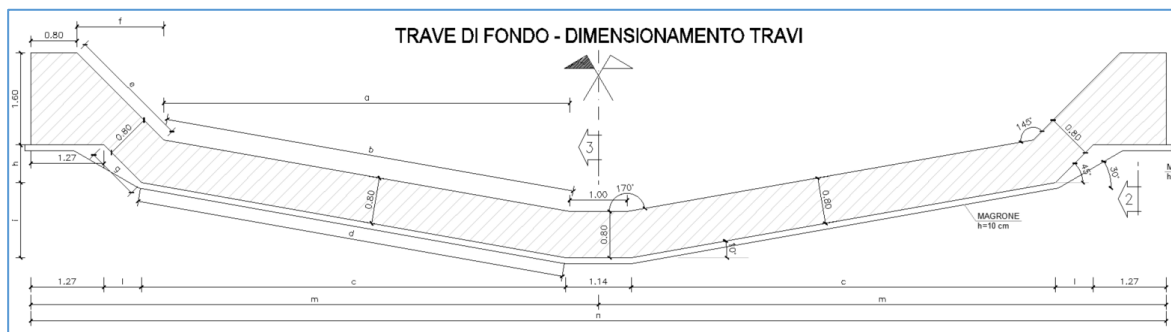


Figura 12 – Sezione trave di fondo nuovo progetto

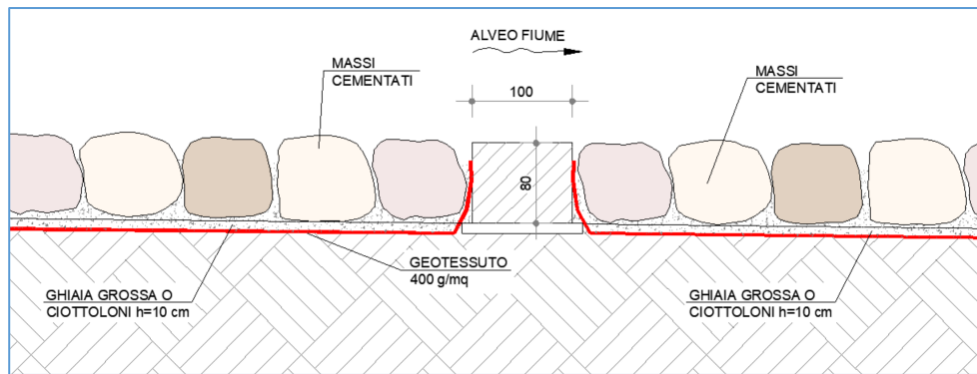


Figura 13 – Profilo con travi di fondo nuovo progetto

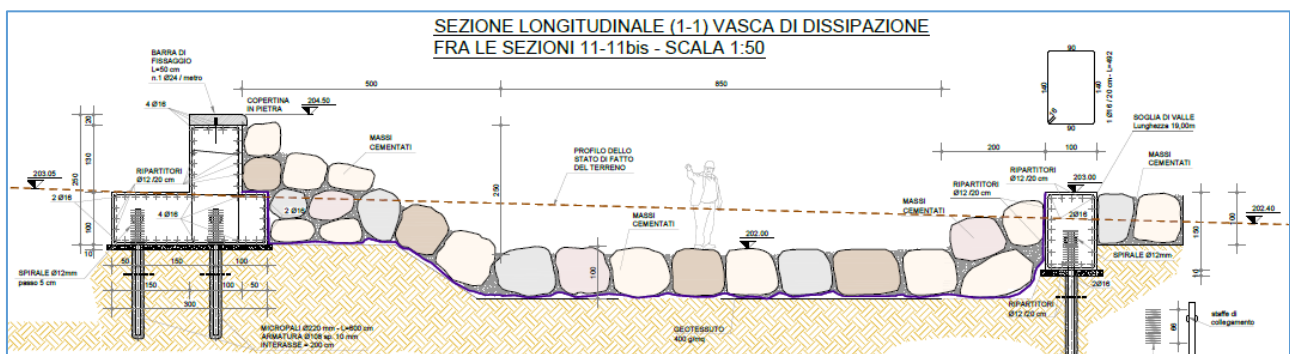


Figura 14 – Briglia primo progetto (rel. 2018)



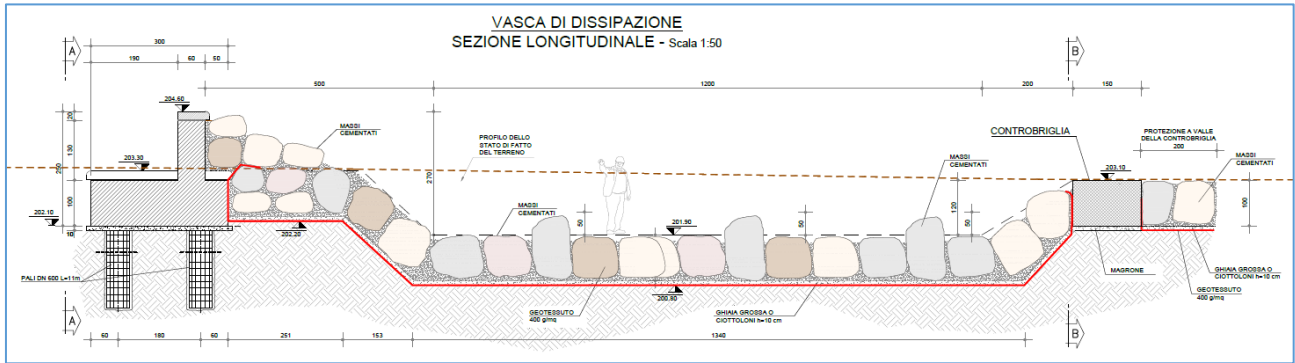


Figura 15 – Briglia nuovo progetto

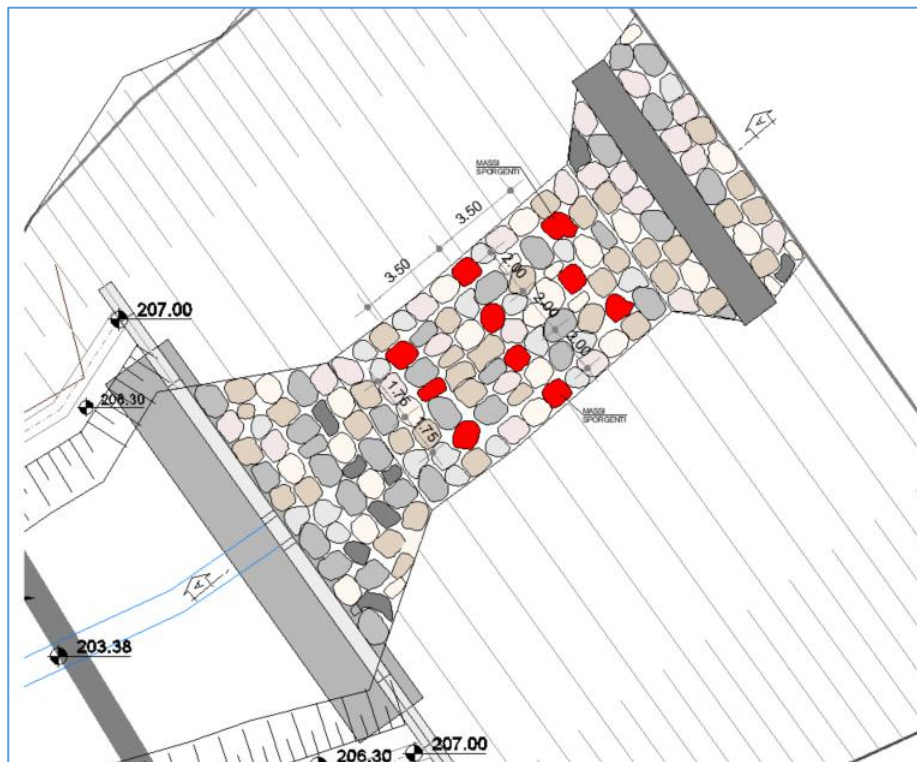


Figura 16 – Planimetria fondo briglia nuovo progetto

Per quanto concerne la fase realizzativa, l'organizzazione del cantiere è illustrata nella figura seguente.

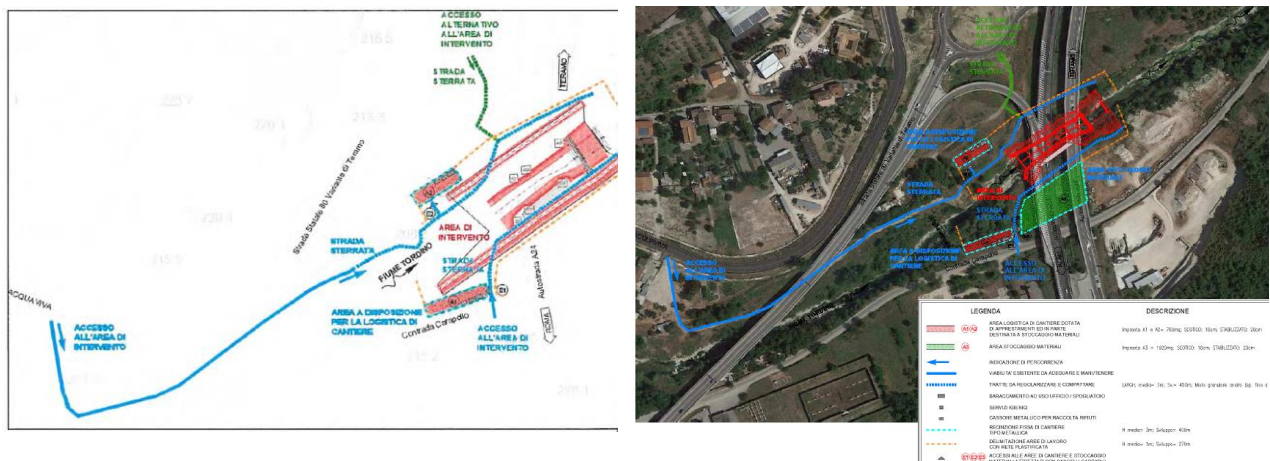


Figura 17 Planimetria di cantiere di progetto definitivo e esecutivo per gli interventi in corrispondenza del viadotto

Tordino

Per quanto riguarda il cronoprogramma lavori, questo ha subito un incremento in fase di progettazione esecutiva rispetto alla definitiva (78 gg lavorativi a fronte di 50).

Per le particolari condizioni operative e per la stretta interazione con l'habitat naturale e la fauna ittica, nella stesura del cronoprogramma di PE è stato tenuto in debito conto la compatibilità delle lavorazioni in alveo con il regime idrologico del corso d'acqua, avendo a riferimento i seguenti elementi di base:

- i periodi durante i quali si concentrano i maggiori deflussi in alveo (primavera e autunno);
- i periodi di frega della fauna ittica, nei mesi di maggio e giugno.

Per quanto espresso, è necessario che l'inizio dei lavori avvenga in condizioni di magra del corso d'acqua, appena conseguente all'esaurimento del periodo di frega.

Poiché la durata per la fase di "preparazione delle aree e impianti di cantiere" è stimata in circa tre settimane lavorative, la soluzione ottimale sarebbe quella di iniziare tale attività nella seconda settimana di giugno, in modo tale da avviare le lavorazioni in alveo solo a partire dal mese di luglio e poterle concludere tra la fine dell'estate e l'inizio dell'autunno.

### ITER AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO / OPERA ESISTENTE

<i>Procedura</i>	<i>Autorità Competente / Protocollo / Data</i>
• Verifica di Assoggettabilità a VIA	<i>Giudizio del CCR-VIA n. 2980 del 04/12/2018</i>
• Autorizzazione all'esercizio	<i>Provvedimento del Comitato Tecnico Amministrativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato interregionale per le Opere Pubbliche per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna, voto n. 204 del 20/03/2018</i>
<i>Altre autorizzazioni</i>	
• Autorizzazione idraulica ai sensi del R.D. 523/1904 da parte del Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica – Servizio Genio Civile TERAMO, PEC del 13/09/2018, poi sostituita dalla successiva inviata via PEC in data 18/03/2021 sul Progetto Esecutivo;	

### ITER AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO PROPOSTO

<i>Procedura</i>	<i>Autorità Competente</i>
• Autorizzazione all'esercizio	<i>Nuova espressione del Comitato Tecnico Amministrativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato interregionale per le Opere Pubbliche per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna sul Progetto Esecutivo comprendente gli adeguamenti tecnici di cui alla presente richiesta di verifica, come indicato dal Proponente allo stesso Comitato con nota SdP prot 12548 del 03/07/2020</i>
<i>Altre autorizzazioni</i>	
• Autorizzazione paesaggistica semplificata presso il Comune	

### AREE SENSIBILI E / O VINCOLATE DAL PROGETTO E DALLE SUE MODIFICHE

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno dei piani e dei vincoli di seguito riportati:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>1</sup></i>
• Piano Regionale Paesistico 2004	X	<input type="checkbox"/>	Il viadotto Tordino (VI109) ricade nell'ambito fluviale

<sup>1</sup> Specificare l'ambito di appartenenza, la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) non fornire alcuna descrizione.



**AREE SENSIBILI E / O VINCOLATE DAL PROGETTO E DALLE SUE MODIFICHE**

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno dei piani e dei vincoli di seguito riportati:</i>	SI	NO	<i>Breve descrizione<sup>1</sup></i>
			<p>e, in particolare, nel sub ambito 8 – Fiumi Tordino e Vomano e nella relativa area di conservazione integrale A1, individuata come area a particolare valore percettivo del paesaggio.</p> <p>Secondo la variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, adottato con delibera CP-2014-020 del 29/05/2014, le aree oggetto di intervento ricadono nelle “Aree ambiti ed oggetti di tutela ambientale e paesaggistica” ed in particolare nelle “Aree ed oggetti di interesse bio-ecologico (Art.5)”.</p> <p>In particolare, nell’art. 5 comma 3 delle NTA viene definito che “al fine della conservazione dei caratteri strutturanti naturali, non sono ammesse trasformazioni dello stato di fatto dei luoghi se non finalizzate al risanamento e restauro ambientale, alla difesa idrogeologica, alla salvaguardia e corretto uso delle risorse e dei valori biologici, ambientali e paesaggistici; viene, quindi, escluso l'intervento dedotto da modalità di tutela ed uso comportante trasformazione insediativa...”.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio</li> </ul>	X	<input type="checkbox"/>	<p>Relativamente agli immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art. 136 D.lgs. 42/04, il viadotto Tordino e la relativa area di intervento fluviale non ricadono in nessuna zona vincolata ed essendo situati ad una distanza superiore ai 5 km, non si prevedono interferenze con il vincolo “Piazza Garibaldi a Teramo”.</p> <p>Per quanto attiene le Aree tutelate per legge (art. 142 D.lgs. 42/04) si segnalano nell’ambito di studio i seguenti vincoli:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aree di rispetto dei corpi idrici (lettera c), in particolare il viadotto analizzato ricade all’interno della fascia di rispetto del fiume Tordino.</li> <li>- l’opera è esterna ai vincoli di cui alle lettere f), g), m).</li> </ul> <p>I Beni culturali, vincolati dall’art.10 del D.lgs. 42/04, sono posti, dal viadotto oggetto di intervento, a distanze tali da non essere influenzati dalle opere, essendo maggiori di 700 m.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Piano Regionale Gestione Rifiuti (L.R. 45/2007)</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	X	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Piano Regionale Tutela Acque (art. 121 D.Lgs. 152/2006)</li> </ul>	X	<input type="checkbox"/>	<p>Il corso del fiume Tordino, nel tratto direttamente interessato dalle opere, è identificato con uno stato ambientale definito “sufficiente” e “fuori obiettivo” per quanto riguarda lo stato di scostamento dall’obiettivo “buono” (Allegati 1 e 2). E’ inoltre identificato come “a rischio” rispetto al raggiungimento dell’obiettivo di qualità “buono” previsto dal DM 131/08 (Allegato 3).</p> <p>I corpi idrici sotterranei presenti nell’area di intervento sono classificati come “scadenti” (Allegato 6), hanno uno stato chimico di classe 4 “a rischio” (Allegato 7), uno stato quantitativo di classe C “a rischio” (Allegato 8) e “a rischio” anche per quanto riguarda il raggiungimento dell’obiettivo “buono” previsto dal D.Lgs.30/2009.</p>

**AREE SENSIBILI E / O VINCOLATE DAL PROGETTO E DALLE SUE MODIFICHE**

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno dei piani e dei vincoli di seguito riportati:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>1</sup></i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Piano Assetto Idrogeologico</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Gli interventi ricadono all'esterno di tutte le aree evidenziate nella carta di rischio o di pericolosità del "Piano di assetto idrogeologico".
<ul style="list-style-type: none"> <li>Piano Stralcio Difesa Alluvioni</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le aree d'intervento ricadono in zone classificate con pericolosità idraulica molto elevata (P4) e con rischio idraulico basso (R1).
<ul style="list-style-type: none"> <li>Vincolo Idrogeologico (R.D. 3267/1923)</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le aree oggetto degli interventi ricadono all'esterno del vincolo ad una distanza di circa 100 m.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aree di salvaguardia acque superf. e sotterranee (art. 94 D.Lgs. 152/2006)</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Aree Naturali Protette (L. 394/1991)</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La Riserva Naturale Castel Cerreto (EUAP), la più vicina, dista più di 10 km dall'area di intervento.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Siti Rete Natura 2000 – SIC, ZPS e ZSC (Dir. 79/409/CEE, 92/43/CEE)</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il SIC più vicino, denominato "Fiume Tordino (medio corso)" si trova ad oltre 3 km ed il secondo, denominato "Fiume Vomano (da Cusciano a Villa Vomano)" ad oltre 4 km.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Piano Regolatore Generale</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le aree degli interventi ricadono sia nella fascia di rispetto autostradale, al di sotto del viadotto interferente, che in area di Demanio fluviale.

**INTERFERENZE DELLE MODIFICHE AL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE**

<i>Domande</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Inserire una breve descrizione ed indicare i potenziali effetti ambientali significativi</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>La costruzione, l'esercizio o la dismissione delle <i>modifiche al progetto</i> comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?</li> </ul>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Come per il progetto definitivo già verificato, in fase di esercizio, le azioni interferiscono solo con il corpo idrico oggetto di intervento, il Mavone, e sono atte alla protezione dai fenomeni erosivi che lo caratterizzano. Per quanto concerne la fase di realizzazione, ed in particolare per l'espansione dell'area di deposito dei materiali, che è collocata in ombra al viadotto esistente, dato il carattere di temporaneità di permanenza degli stessi non si ritiene costituisca variante sostanziale tale da incidere sulle valutazioni già fatte. Anche il prolungarsi dei lavori per circa un mese rispetto alle previsioni precedenti non appare dirimente. Inoltre, la mancata realizzazione delle arginature previste nel PD rende il PE migliorativo.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Il <i>progetto con le modifiche proposte</i> 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?</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>Il <i>progetto con modifiche</i> comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Gli adeguamenti apportati non modificano quanto già verificato ed anzi, il quantitativo di terre e rocce da scavo da conferire in discarica è ridotto.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Il <i>progetto con modifiche</i> genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose o nocive in atmosfera?</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto adeguato comporta un lieve aumento di traffico dovuto all'approvvigionamento dei massi utilizzati anche per il rivestimento del fondo. A questo può essere ricondotto un altrettanto lieve aumento delle emissioni dovute al traffico di cantiere, che hanno carattere temporaneo e reversibile.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Il <i>progetto con modifiche</i> genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto adeguato comporta un lieve aumento di traffico dovuto all'approvvigionamento dei massi utilizzati anche per il rivestimento del fondo. A



**INTERFERENZE DELLE MODIFICHE AL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE**

Domande	SI	NO	Inserire una breve descrizione ed indicare i potenziali effetti ambientali significativi
			questo può essere ricondotto un altrettanto lieve aumento delle emissioni dovute al traffico di cantiere, che hanno carattere temporaneo e reversibile.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Il <i>progetto con modifiche</i> comporterà rischi di contaminazione del terreno, delle acque superficiali o sotterranee?</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	X	La non realizzazione delle arginature previste nel PD rende il PE migliorativo.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nelle <i>modifiche al progetto</i> o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	X	Gli adeguamenti apportati non modificano quanto già verificato: gli interventi previsti non alterano le caratteristiche delle acque superficiali e sotterranee, se non generando, in fase di realizzazione, un trascurabile intorbidimento del corso d'acqua che sarà comunque naturalmente eliminato in breve tempo.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le <i>modifiche al progetto</i> interessano le vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali?</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	X	Gli adeguamenti apportati non modificano quanto già verificato.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Nell'area di <i>progetto con le modifiche proposte</i> 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?</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	X	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sulla base delle informazioni delle Tabelle di tale scheda di sintesi, nell'area di <i>progetto con le modifiche proposte</i> 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?</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	X	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>Le eventuali interferenze del <i>progetto con le sue modifiche</i> identificate tramite questo Modello 6 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?</li> </ul>	<input type="checkbox"/>	X	-

**ALLEGATI**

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Inquadramento generale delle opere	1:200.000	01_00_00_03_29701E000EG001GENPL001A
2	Carta dei vincoli	1:20.000	01_00_00_04_29701E000OI001CRTPL001A
3	Carta geologica	1:1000	02_00_00_02_29701E000OI001GEOCG001A
4	Carta geomorfologica	1:1000	02_00_00_03_29701E000OI001GEOCG002A
5	Carta idrogeologica	1:1000	02_00_00_04_29701E000OI001GEOCI001A
6	Estratto del PAI	1:1000	02_00_00_05_29701E000OI001GEOCG003A

Firma del tecnico incaricato

Firma digitale o grafica con allegato carta identità



DI PRETE MAURO  
 ORDINE DEGLI  
 INGEGNERI DELLA  
 PROVINCIA DI  
 ROMA  
 Ingegnere  
 19.03.2021  
 16:55:15 UTC



## Registro protocollo Regione Abruzzo

Archivio	Codice Registro	Tipo Documento	Progressivo Annuo	Data Protocollo	Trasmissione	Mittente/Destinatari	Annullato
PROTOCOLLO UNICO RA	RP001	Posta in arrivo	0121499/21	26/03/2021	PEC	<b>Mittente:</b> DT.STRADADEIPARCHISPA@LEGALMAIL.IT	

---

**Oggetto:** INVIO MODULI 5 E 6 DEL VIADOTTO TORDINO PER L'ISTANZA VALUTAZIONE PRELIMINARE, CON AVVENUTO INSERIMENTO DOCUMENTAZIONE SUL PORTALE

**Impronta:** 57D948309242C2D77A1C435350C18FD59B4C38881E80AFCA5C7BFE6449AC07FC

---