

Il sottoscritto	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

DICHIARA QUANTO SEGUE

DENOMINAZIONE DEL PROGETTO

“AUTOSTRAD E A24 - ROMA-L'AQUILA-TERAMO A25 - TORANO-PESCARA. INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E MESSA IN SICUREZZA URGENTE (M.I.S.U) DELLE AUTOSTRAD E 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 SAN RUSTICO – ADEGUAMENTO TECNICO DEL PROGETTO ESECUTIVO RISPETTO AL PROGETTO DEFINITIVO”

TIPOLOGIA DI OPERA

Allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 7, lettera O)

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 transappenninico 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 San Rustico.

L'area oggetto di intervento è situata alla chilometrica 145+434 dell'Autostrada A24 (Roma – Teramo).

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

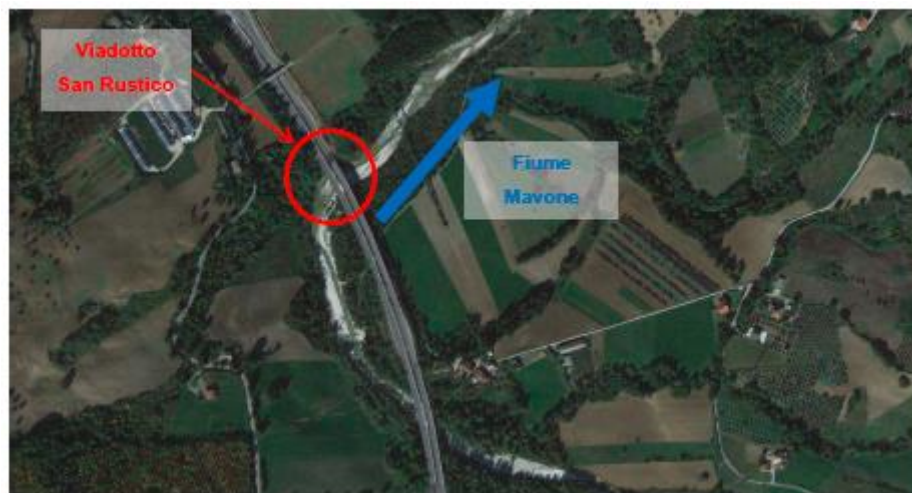


Figura 1 Inquadramento planimetrico viadotto San Rustico

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 sinistra idraulica a protezione della spalla del viadotto, di una scogliera in massi cementati sia sulla sponda destra che al centro dell'alveo per la salvaguardia dei plinti di fondazione delle pile del viadotto e di una briglia in calcestruzzo armato.

La protezione sulla sponda sinistra prevede la realizzazione di una mantellata in pietrame cementato di diametro medio pari a circa 30-35 cm posta su una soletta armata. La mantellata è protetta al piede da un cordolo di fondazione continuo in calcestruzzo armato fondato su micropali armati, disposti ad intervalli regolari. La sistemazione si estende fino alla spalla sinistra del viadotto, in modo da bloccare l'erosione in atto al di sotto della fondazione.

Per il ripristino e la protezione delle sponde, nonché delle opere di fondazione e sottofondazione dell'opera di attraversamento autostradale, si è preferita l'adozione di scogliere, costituite da una serie di livelli di pietrame, di diversa pezzatura, posizionati con geometria regolare. Al fine di eludere problemi di erosione degli elementi della scogliera si è proceduto ad un adeguato dimensionamento dei blocchi e della pendenza, specie in corrispondenza dei plinti di fondazione delle pile del viadotto interferente. Per contrastare l'erosione del materiale costituente la fondazione della scogliera è previsto il posizionamento di un geotessile fra i massi e il letto di posa mentre, per scongiurare inconvenienti legati al trasporto solido, è prevista la posa di un volume di materiale aggiuntivo al piede della scogliera.

In corrispondenza delle opere di fondazione autostradale non è prevista alcuna connessione strutturale con i massi, ma il loro semplice accostamento o sormonto e la loro cementazione, ove prevista.

Per la protezione dei plinti delle pile del viadotto, situati all'interno dell'alveo ed esposti ad erosione localizzata, si è prevista la posa di uno strato di massi naturali cementati, di diametro minimo pari ad 1 m. Al piede della protezione, i massi poggiano su un cordolo in calcestruzzo armato sostenuto da micropali armati.

A valle del viadotto San Rustico 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 48 m. La gaveta dell'opera è lunga 35 m. La briglia è alta circa 1.5 m rispetto al fondo alveo, la quota sommitale è posta a 185.5 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).

Sulla sponda destra, onde eliminare il rischio di aggiramento della briglia, 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. Sul lato prospiciente l'alveo, a protezione del cordolo, vengono posizionati due file di massi sciolti di diametro minimo pari ad un metro.

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 4m, è stato effettuato sulla base del Minimo Deflusso Vitale (DMV).

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. 2979 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 Vomano.

Le principali variazioni progettuali consistono nelle seguenti:

- si è rivestito in massi anche il fondo del fiume,
- l'inserimento dei massi sul fondo ha permesso di poter eliminare i micropali previsti al piede delle sistemazioni spondali e dell'isola in scogliera posta a protezione della pila in alveo,
- sulla sponda in sinistra idraulica è stata tolta la mantellata in pietrame cementato su soletta armata ed è stata sostituita con una scogliera, che arriva fino a circa un metro sopra al livello idrico relativo al tempo di ritorno di 200 anni; nella parte sopra tale livello sono stati utilizzati materassi metallici per proteggere il terreno che andrà ripristinato in corrispondenza delle fondazioni delle spalle dei viadotti,
- 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,
- l'intervento in massi è stato esteso in destra idraulica in modo da proteggere le pile in golena.

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, 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 orizzontale invece che in verticale. Questa soluzione è sicuramente meno impattante sull'ambiente del diaframma ed ha inoltre permesso di eliminare tutti i micropali che erano stati posti al piede delle sistemazioni spondali e dell'isola centrale in massi con conseguente riduzione degli impatti ambientali

Modello 6
SCHEDA DI SINTESI - VALUTAZIONE PRELIMINARE
art. 6, comma 9 D.Lgs. 152/2006

anche in fase di cantierizzazione. Si fa inoltre presente che le lavorazioni in alveo erano previste anche nel vecchio progetto in quanto in esso si prevedeva la riprofilatura del fondo.

La cantierizzazione è stata suddivisa in due macrofasi in modo tale da garantire la continuità del deflusso delle acque durante tutte le attività di cantiere. Inoltre, l'inizio delle attività in alveo è stato previsto solo dopo la fine del periodo di frega della fauna ittica, in modo da minimizzare l'impatto.

Nelle seguenti figure si riportano graficamente i confronti tra la progettazione del 2018 e quella attuale. In particolare sono riportate le planimetrie di progetto, le sezioni trasversali tipologiche e i profili delle briglie.

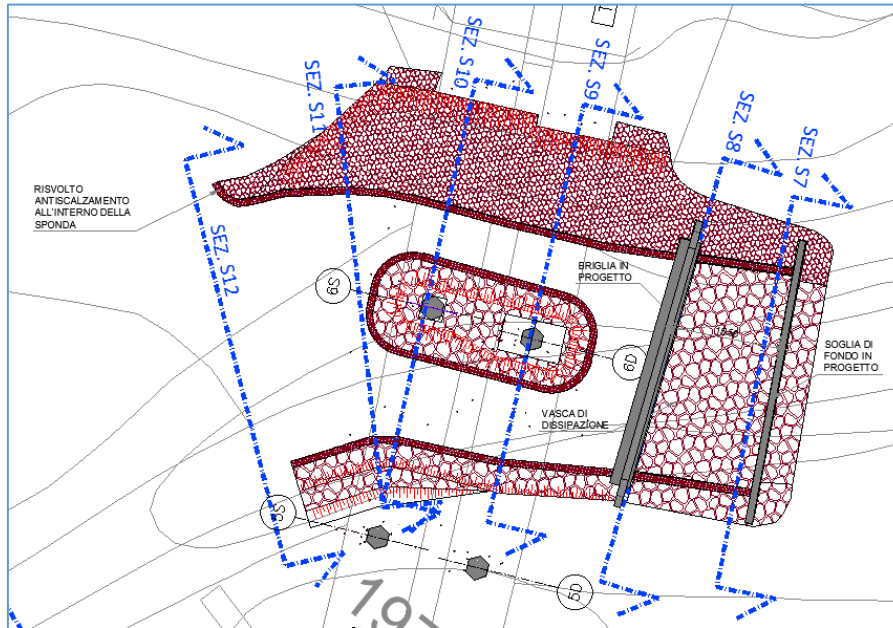


Figura 2 – Planimetria primo progetto (rel. 2018)

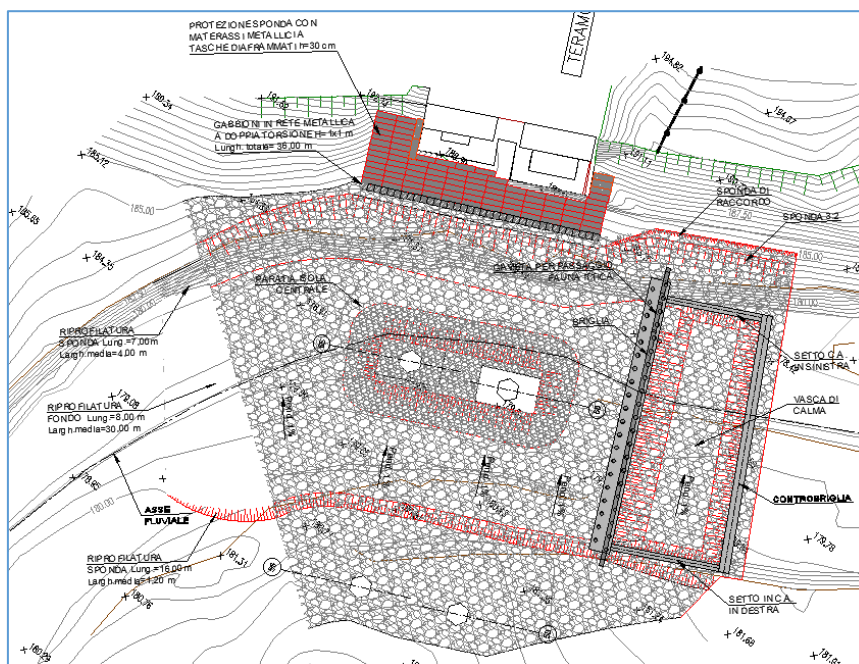


Figura 3 – Planimetria nuovo progetto

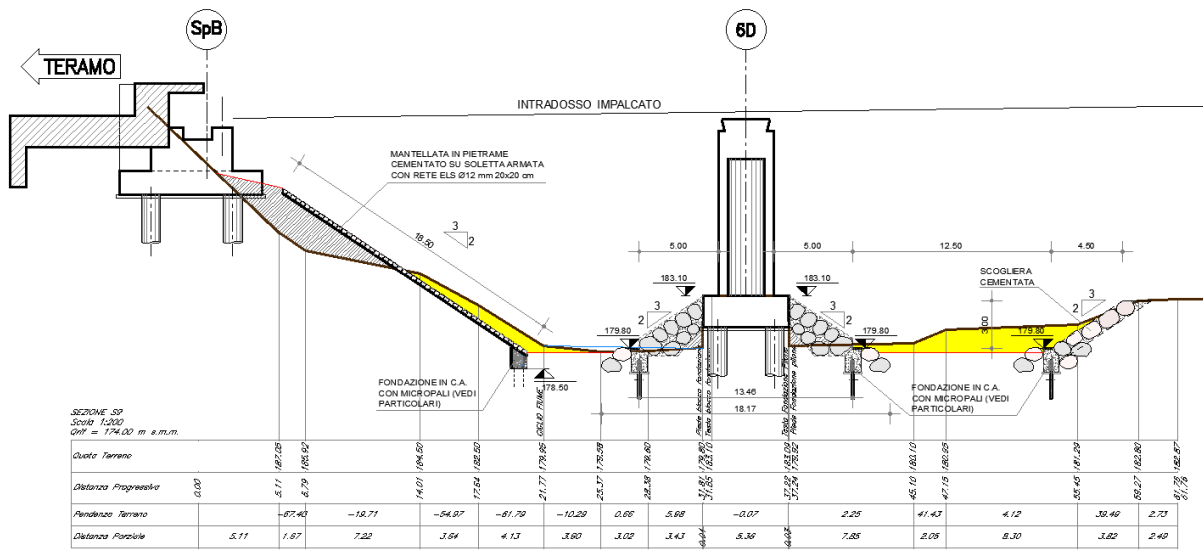


Figura 4 – Sezione trasversale primo progetto (rel. 2018)

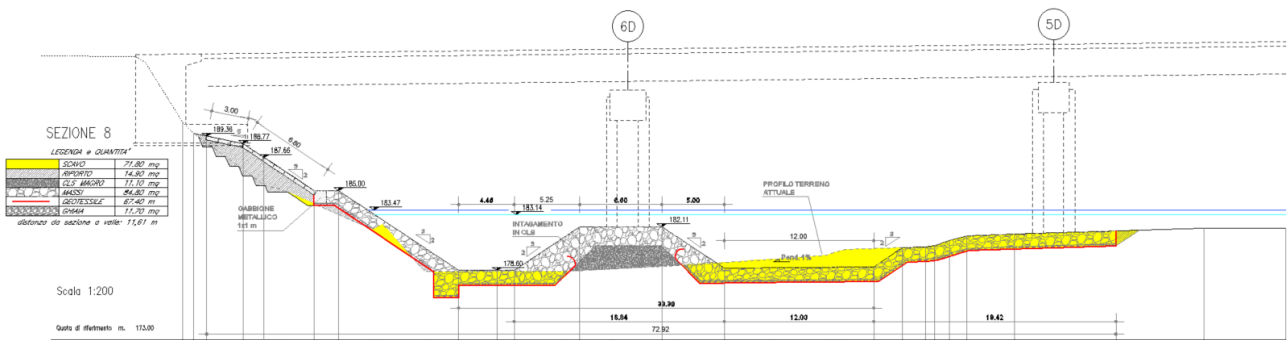


Figura 5 – Sezione trasversale nuovo progetto

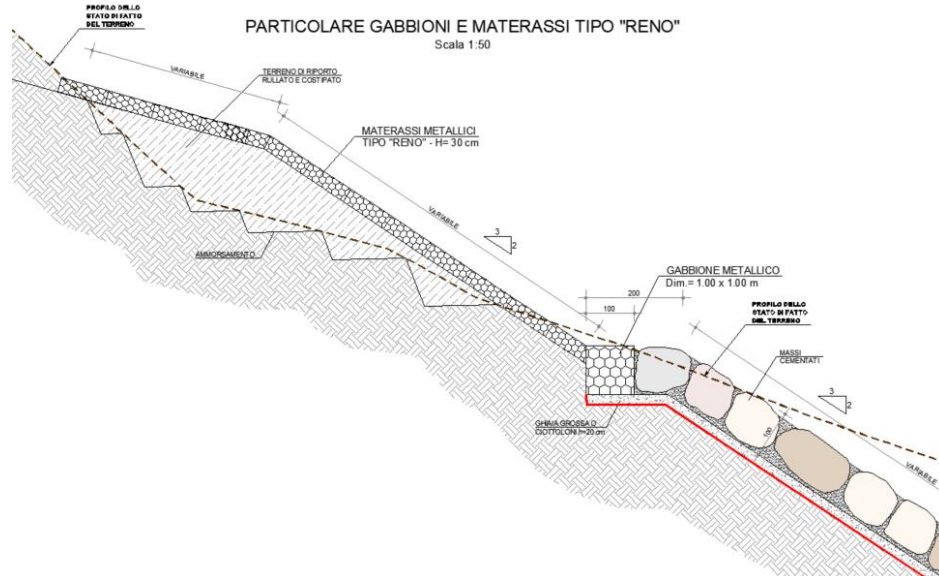


Figura 6 – Sponda Sx nuovo progetto

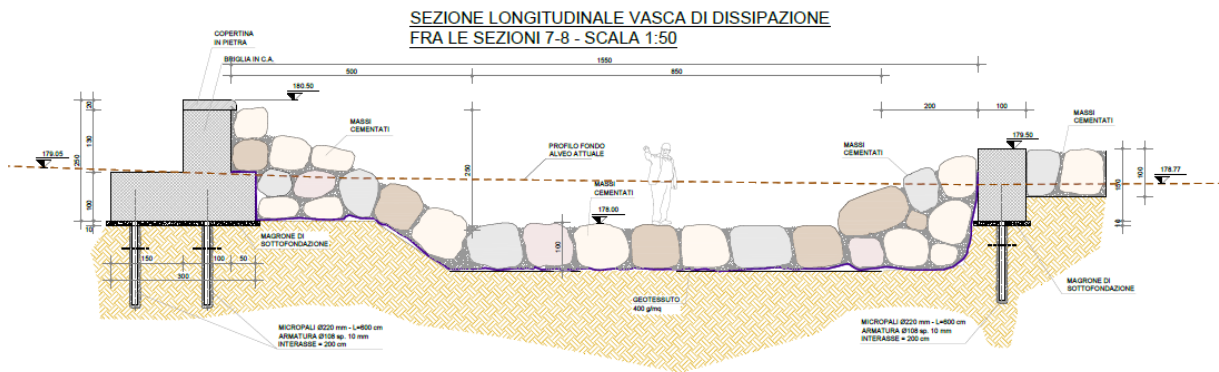


Figura 7 – Briglia primo progetto (rel. 2018)

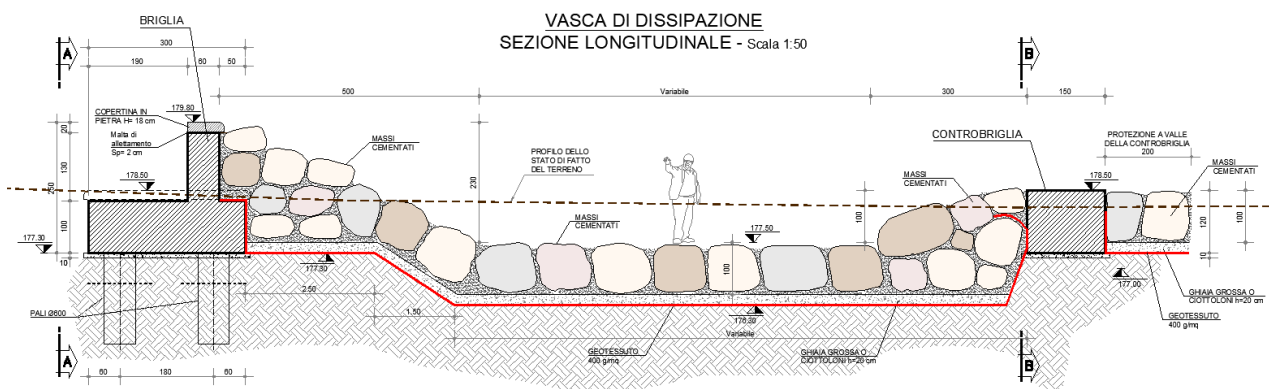


Figura 8 – Briglia nuovo progetto

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



Figura 9 Planimetria di cantiere di progetto definitivo e esecutivo per gli interventi in corrispondenza del viadotto San Rustico

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.

Modello 6
SCHEDA DI SINTESI - VALUTAZIONE PRELIMINARE
art. 6, comma 9 D.Lgs. 152/2006

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 DEFINITIVO ESISTENTE

<i>Procedura</i>	<i>Autorità Competente / Protocollo / Data</i>
<ul style="list-style-type: none"> Verifica di Assoggettabilità a VIA 	<i>Giudizio del CCR-VIA n. 2979 del 04/12/2018</i>
<ul style="list-style-type: none"> 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>	
<ul style="list-style-type: none"> 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>
<ul style="list-style-type: none"> 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>	
<ul style="list-style-type: none"> 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 descrizione¹</i>
<ul style="list-style-type: none"> Piano Regionale Paesistico 2004 	X	<input type="checkbox"/>	Il viadotto San Rustico (VII05) ricade nell'ambito fluviale e, in particolare, nel sub ambito 8 – Fiumi Tordino e Vomano e nella relativa area di trasformabilità mirata B1. 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)". In particolare, nell'art. 5 comma 3 delle NTA viene

¹ 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>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione¹</i>
			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...".
<ul style="list-style-type: none"> • Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio 	X	<input type="checkbox"/>	<p>Il viadotto San Rustico e la relativa area di intervento fluviale non ricadono in nessuna zona vincolata ai sensi dell'art. 136 D.lgs. 42/04 e non si prevedono interferenze con l'area "Versante Teramano del Gran Sasso D'Italia di notevole interesse ambientale" essendo situati ad una distanza superiore ai 7 km.</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"> - Aree di rispetto dei corpi idrici (lettera c), in particolare il viadotto analizzato ricade all'interno della fascia di rispetto del fiume Mavone; - l'opera è esterna ai vincoli di cui alle lettere f), g), m). <p>Infine, le aree oggetto di intervento sono poste ad una distanza di circa 170 m, in linea d'aria, dal Bene storico vincolato di architettura civile più vicino, censito ai sensi dell'art.10 del D.lgs. 42/04.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Piano Regionale Gestione Rifiuti (L.R. 45/2007) 	<input type="checkbox"/>	X	
<ul style="list-style-type: none"> • Piano Regionale Tutela Acque (art. 121 D.Lgs. 152/2006) 	X	<input type="checkbox"/>	<p>Il corso del fiume Mavone, 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 i raggiungimento dell'obiettivo "buono" previsto dal D.Lgs.30/2009.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Piano Assetto Idrogeologico 	<input type="checkbox"/>	X	<p>Gli interventi ricadono all'esterno di tutte le aree evidenziate nella carta di rischio o di pericolosità del "Piano di assetto idrogeologico".</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Piano Stralcio Difesa Alluvioni 	<input type="checkbox"/>	X	<p>Gli interventi ricadono all'esterno delle aree evidenziate nelle carte di rischio e di pericolosità del PSDA.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Vincolo Idrogeologico (R.D. 3267/1923) 	<input type="checkbox"/>	X	<p>Le aree oggetto degli interventi ricadono all'esterno del vincolo ad una distanza di circa 900 m.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Aree di salvaguardia acque superf. e sotterranee (art. 94 D.Lgs. 152/2006) 	<input type="checkbox"/>	X	-

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 descrizione¹</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Aree Naturali Protette (L. 394/1991) 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La Riserva Naturale Castel Cerreto (EUAP), la più vicina, dista più di 5 km dall'area di intervento.
<ul style="list-style-type: none"> • Siti Rete Natura 2000 – SIC, ZPS e ZSC (Dir. 79/409/CEE, 92/43/CEE) 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il SIC "Fiume Vomano", il più vicino, dista 850 m dall'area di intervento.
<ul style="list-style-type: none"> • Piano Regolatore Generale 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le aree degli interventi ricadono in zona "A1.1 – Zone agricole a conservazione integrale" e, comunque, tutte contenute nella Fascia di rispetto autostradale e all'interno del Demanio fluviale. (PRE del 2003). Rientrano però in ambiti in cui vi è già la presenza dell'infrastruttura autostradale

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"> • 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.)? 	<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.
<ul style="list-style-type: none"> • 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? 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	-
<ul style="list-style-type: none"> • Il <i>progetto con modifiche</i> comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione? 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Gli adeguamenti apportati non modificano quanto già verificato.
<ul style="list-style-type: none"> • Il <i>progetto con modifiche</i> genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose o nocive in atmosfera? 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il progetto adeguato comporta un 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"> • Il <i>progetto con modifiche</i> genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche? 	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il progetto adeguato comporta un aumento di traffico dovuto all'approvvigionamento dei massi utilizzati anche per il rivestimento del fondo. A questo può essere ricondotto un altrettanto lieve aumento del rumore dovuto al traffico di cantiere, che ha carattere temporaneo e reversibile.
<ul style="list-style-type: none"> • Il <i>progetto con modifiche</i> comporterà rischi di contaminazione del terreno, delle acque superficiali o sotterranee? 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Gli adeguamenti apportati non modificano quanto già verificato
<ul style="list-style-type: none"> • 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? 	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	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.

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"> Le <i>modifiche al progetto</i> interessano le vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali? 	<input type="checkbox"/>	X	Gli adeguamenti apportati non modificano quanto già verificato.
<ul style="list-style-type: none"> 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? 	<input type="checkbox"/>	X	-
<ul style="list-style-type: none"> 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? 	<input type="checkbox"/>	X	-
<ul style="list-style-type: none"> 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? 	<input type="checkbox"/>	X	-

ALLEGATI

<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
1	Inquadramento generale delle opere	1:200.000	01_00_00_03_29701E000EG002GENPL001A
2	Carta dei vincoli	1:20.000	01_00_00_04_29701E000OI002CRTPL001A
3	Carta geologica	1:500	02_00_00_02_29701E000OI002GEOCG001A
4	Carta geomorfologica	1:500	02_00_00_03_29701E000OI002GEOCG002A
5	Carta idrogeologica	1:500	02_00_00_04_29701E000OI002GEOCI001A
6	Estratto del PAI	1:500	02_00_00_05_29701E000OI002GEOCG003A

Firma del tecnico incaricato

Firma digit



DI PRETE MAURO
 ORDINE DEGLI
 INGEGNERI DELLA
 PROVINCIA DI
 ROMA
 Ingegnere
 19.03.2021
 16:54:12 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	0121544/21	26/03/2021	PEC	Mittente: DT.STRADADEIPARCHISPA@LEGALMAIL.IT	

Oggetto: INVIO MODULI 5 E 6 DEL VIADOTTO SAN RUSTICO PER L'ISTANZA VALUTAZIONE PRELIMINARE CON L'AVVENUTO INSERIMENTO DELLA DOCUMENTAZIONE SUL PORTALE

Impronta: 23FD22363EACBA8E834D18C2F55A6265A1AF218C76E5404E354DE06090267F2F