

| | |
|-------------------|--|
| 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

“AUTOSTRADA A24 - ROMA-L'AQUILA-TERAMO A25 - TORANO-PESCARA. INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E MESSA IN SICUREZZA URGENTE (M.I.S.U) DELLE AUTOSTRADA 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 PESCARA 1 – 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 Pescara 1.

L'area oggetto di intervento è situata alla chilometrica 176+349 dell'Autostrada A25.

Il sito è posto al confine fra i Comuni di Cepagatti e Chieti e fra le Province di Pescara e Chieti (Abruzzo).

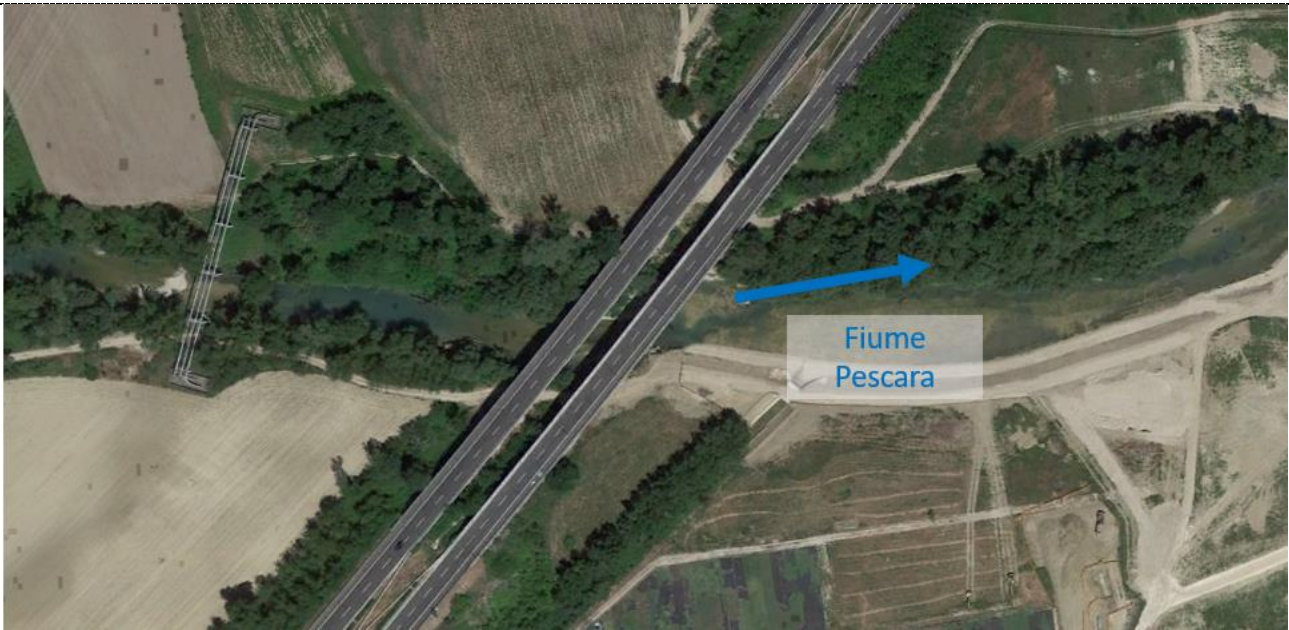


Figura 1 Inquadramento planimetrico viadotto Pescara 1

CARATTERISTICHE DEL PROGETTO DEFINITIVO GIÀ APPROVATO

L'intervento ha un primario obiettivo legato alla messa in sicurezza, dal punto di vista della tutela strutturale ed idraulica, del viadotto Pescara 1, 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 idraulica per la salvaguardia dei plinti di fondazione delle pile del viadotto.

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 una scogliera, in massi sciolti fondata su un riporto di ghiaia e ciottoli per il drenaggio, coperti con geotessile per evitare l'erosione del materiale costituente la fondazione. 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 e sormonto e la loro cementazione, ove prevista scogliera a tratti.

La sistemazione di progetto prevede la disposizione di una fila di massi naturali sciolti di diametro minimo pari a 80 cm, a protezione della sponda destra in erosione. Al piede della sponda è prevista la posa di due file di massi sciolti di diametro Dn 100 cm disposti per tutta l'estensione dell'intervento, pari a 100 m. L'altezza della sponda è pari a 5,7 m s.m.m., con il fondo alveo a 35,1 m e la sommità della sponda a 40,80. All'inizio e alla fine dell'intervento è prevista la posa di uno strato di materassi tipo reno al di sotto dei massi sciolti.

Tra il terreno naturale ed i massi è prevista la posa di un geotessuto di massa non inferiore ai 400 g/m², prevedendo uno strato di allettamento in sabbia al fine di non danneggiarlo durante le operazioni di posa.

Le opere analizzate ripristinano le quote antecedenti allo scalzamento degli argini del Fiume Pescara, non riducendone l'area bagnata disponibile. Pertanto, gli interventi previsti risultano compatibili con le vasche di laminazione.

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. 2998 del 29/01/2019 (descritto al paragrafo precedente), nel quale era stato espresso il parere favorevole all'esclusione dalla procedura VIA.

Le variazioni del progetto idraulico sono dovute principalmente a due aspetti, ossia l'incremento del grado di sicurezza dell'intervento, che risulta fondamentale per garantire la stabilità dell'opera autostradale, e l'ottimizzazione dei processi di cantierizzazione, al fine di ridurre al minimo l'impatto sul corso d'acqua:

- prescrizioni da parte del Genio Civile Regionale di Pescara, riportate nell'Autorizzazione Idraulica n. 04/2019 del 22/01/2019 e nella successiva Autorizzazione Idraulica n. 15/2021 del 10/12/2021,
- miglioramento della cantierizzazione, limitando le fasi realizzative degli interventi e riducendo al minimo le lavorazioni in alveo.

Per quanto riguarda il recepimento delle prescrizioni delle Autorizzazioni idrauliche, questo in parte produce un incremento della sicurezza e della stabilità dell'opera ed in parte va a ridurre l'impatto dell'opera sul corso d'acqua in fase di esercizio, mentre l'ultimo aspetto riduce di molto gli impatti dell'opera sul corso d'acqua nella fase realizzativa.

I tre aspetti appena citati sono strettamente correlati fra di loro, l'incremento di sicurezza dell'opera si ottiene inserendo al piede dell'opera una palancolata a perdere, che ha la doppia funzione strutturale ed operativa, in quanto va a sostituire la palancolata temporanea prevista per la realizzazione dell'opera in massi sciolti. Inoltre, come ulteriore elemento in termini di sicurezza e stabilità dell'opera, si sostituisce la scogliera in massi sciolti con una in massi chiodati. Per quanto riguarda la riduzione degli impatti in fase di esercizio, come richiesto dall'Autorizzazione Idraulica n. 15/2021 del 10/12/2021, si prevede la riprofilatura della sponda sinistra del corso d'acqua per compensare le aree occupate dalla scogliera di progetto sull'argine opposto.

Per finire, l'utilizzo di una palancolata a perdere, al posto di una temporanea, riduce sia le tempistiche di realizzazione dell'intervento che l'area dell'alveo da occupare.

Le principali variazioni progettuali consistono nelle seguenti:

- inserimento di una palancolata a perdere al piede della scogliera (sponda destra) ed in sostituzione della palancolata temporanea,
- chiodatura dei massi della scogliera, prima sciolti,
- riprofilatura sponda sinistra per restituzione dei volumi dell'alveo occupati dalla scogliera in sponda destra.

La variazione legata alla chiodatura dei massi si presenta in ottemperanza a quanto richiesto nel punto 1 dell'Autorizzazione Idraulica n. 4/2019, mentre, come anticipato, la riprofilatura della sponda sinistra viene prevista in risposta alla prescrizione al punto 2 dell'Autorizzazione Idraulica n. 15/2021.

Per ridurre gli impatti sul corso d'acqua anche nella fase di realizzazione di questo secondo intervento si prevede che l'escavatore possa lavorare direttamente dalla sponda, quindi senza necessità di far accedere i mezzi in alveo.

Per quanto riguarda la cantierizzazione, le principali differenze fra PD e PE, come anticipato, sono legati alla sostituzione della palancolata temporanea con quella a perdere e sono rese evidenti dal confronto fra le modalità di realizzazione dei lavori per le due fasi esecutive, riportate a seguire.

Esecuzione dei lavori progetto definitivo.

Per quanto riguarda l'esecuzione dei lavori, è necessario eseguire delle lavorazioni in alveo e, pertanto, prevedere la realizzazione una protezione in palancole provvisorie che circoscriva l'area di intervento lato fiume.

L'esecuzione dell'intervento prevede la realizzazione di un rilevato in terra (molo), in affiancamento alla sponda, sul quale far passare il mezzo per infiggere le palancole, comportando un restringimento del fiume con conseguente aumento dei livelli. Si prevede che le palancole fuoriescano dal fondo di circa 3 m per garantire la sicurezza del cantiere e, inoltre, al loro piede lato cantiere si prevedono 2 metri di scavo per la posa dei massi.

Esecuzione dei lavori progetto esecutivo

Per quanto riguarda le modifiche apportate per l'ottimizzazione dell'esecuzione dei lavori, si prevede la realizzazione di una palancolata (composta di palancole a perdere) per cui si dovrà realizzare un rilevato in terra (molo), le cui dimensioni saranno molto inferiori rispetto a quanto previsto per il PD e la realizzazione della scogliera chiodata a tergo della palancolata, il che permetterà di ridurre lo scavo al disotto del fondo del fiume e di limitare l'altezza delle palancole.

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 le schematizzazioni delle fasi realizzative.

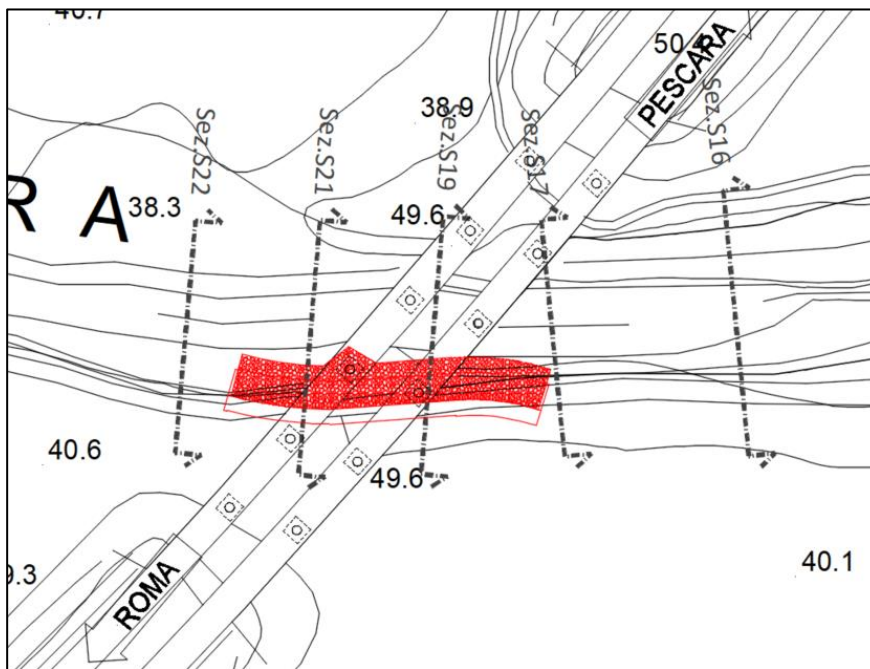


Figura 2 – Planimetria definitivo (rel. 2018)

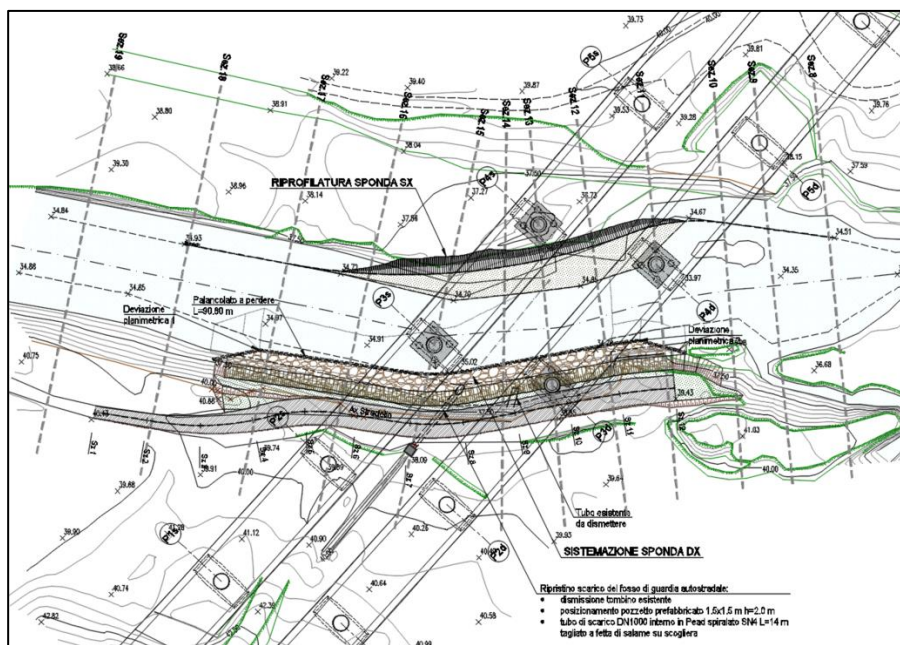


Figura 3 – Planimetria progetto esecutivo

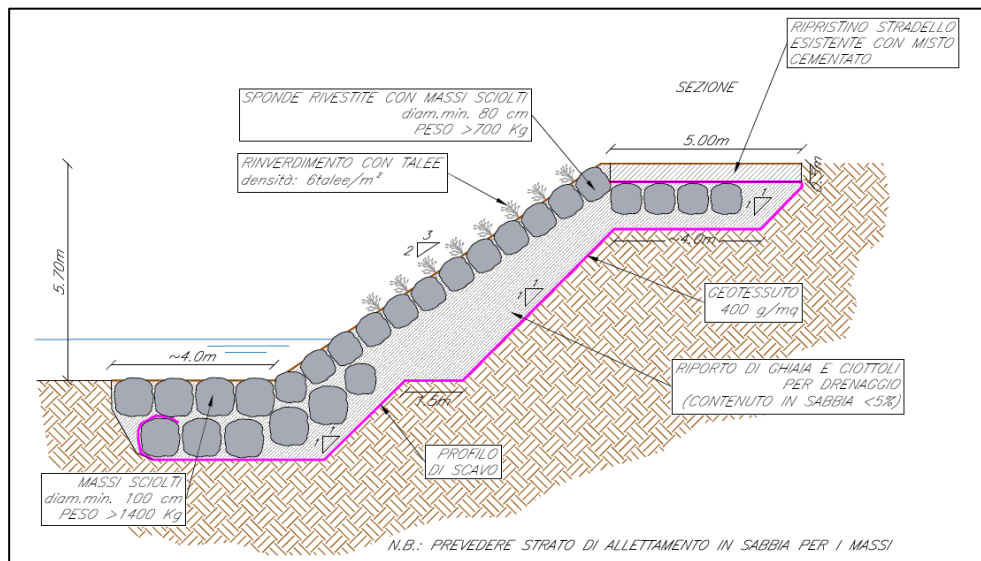


Figura 4 – Sezione trasversale progetto definitivo (rel. 2018)

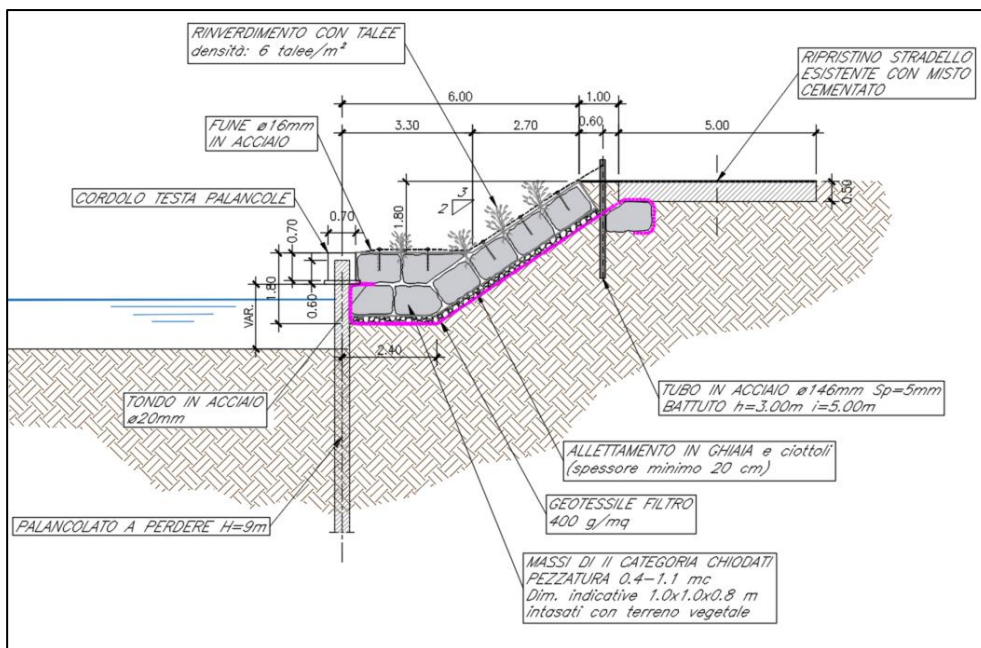


Figura 5 – Sezione trasversale progetto esecutivo

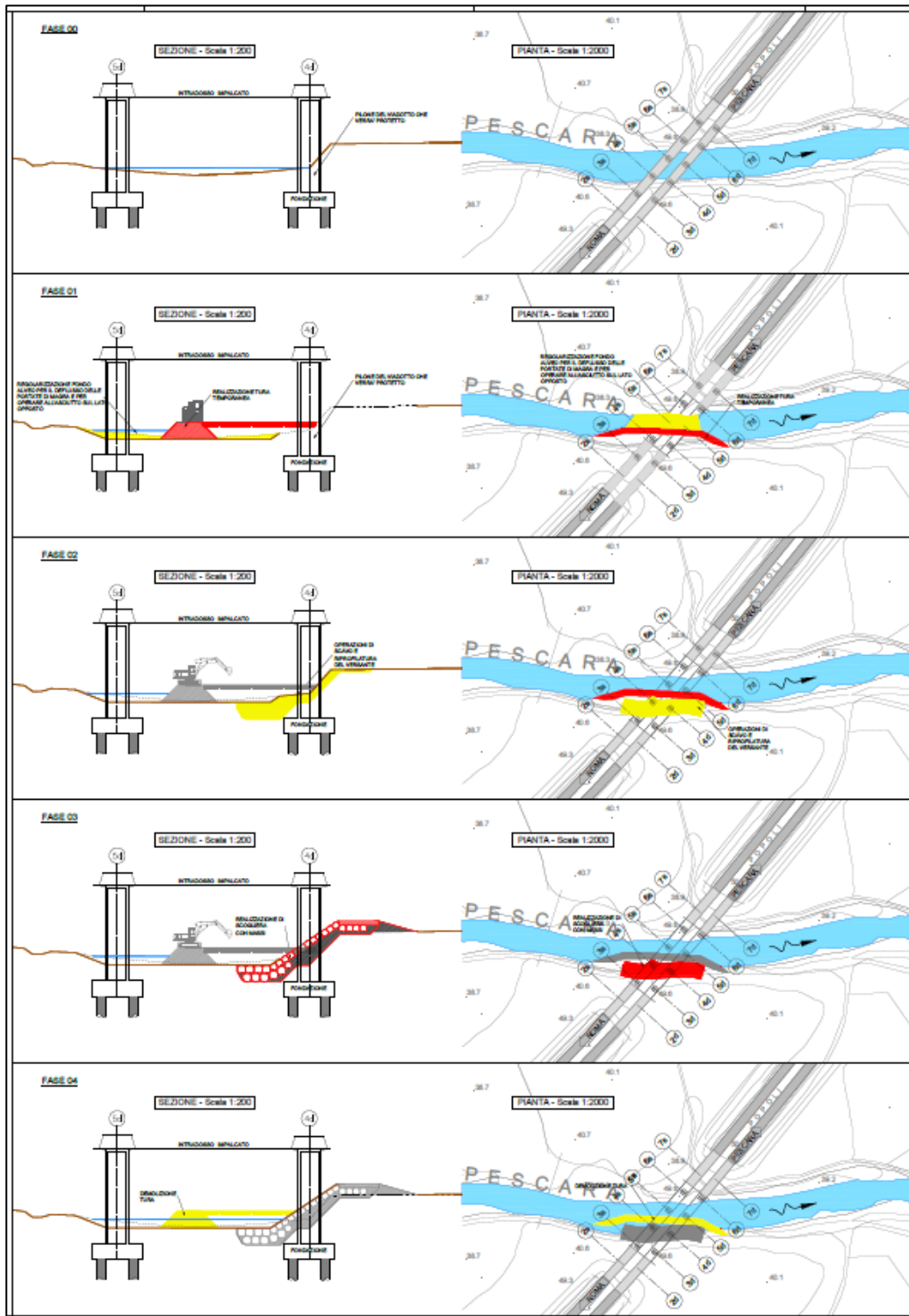


Figura 6 – Schematico fasi di realizzazione del progetto definitivo (rel. 2018)

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

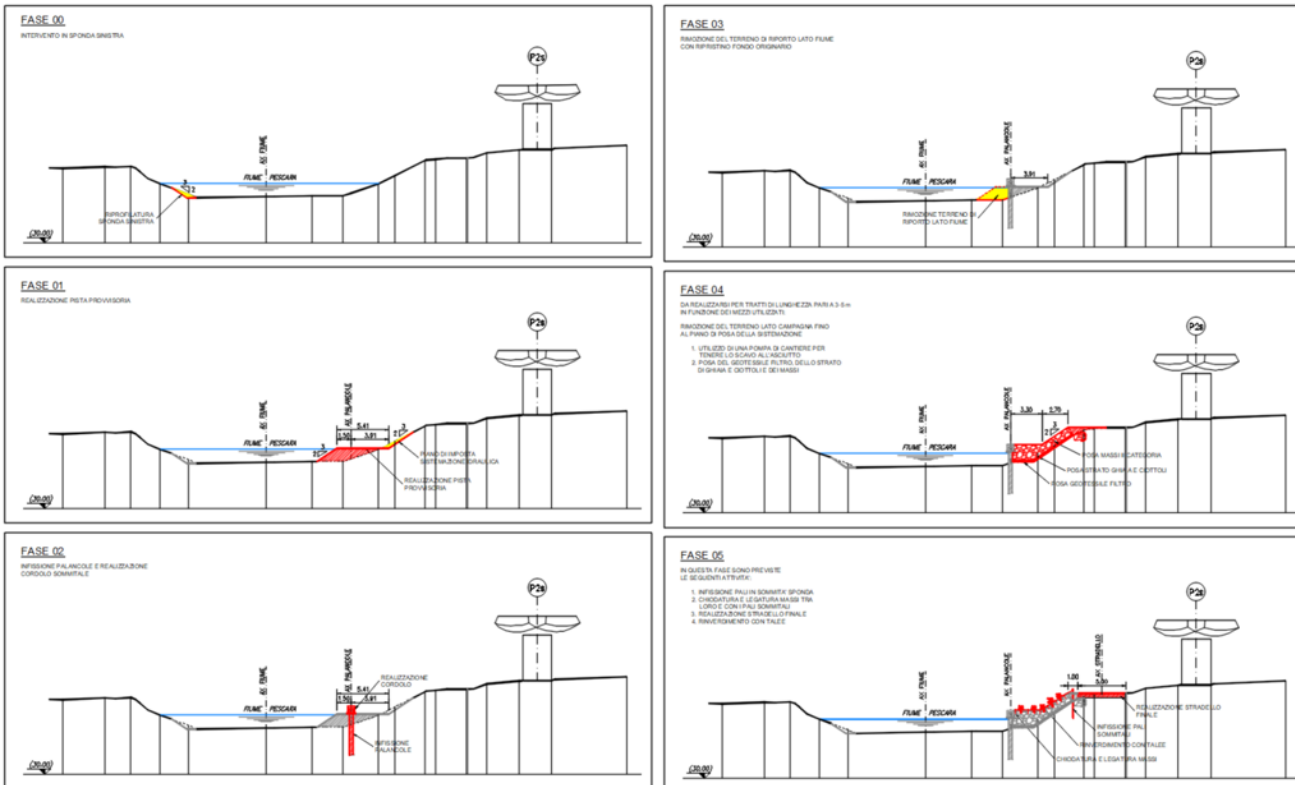


Figura 7 – Schematico fasi di realizzazione del progetto esecutivo

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

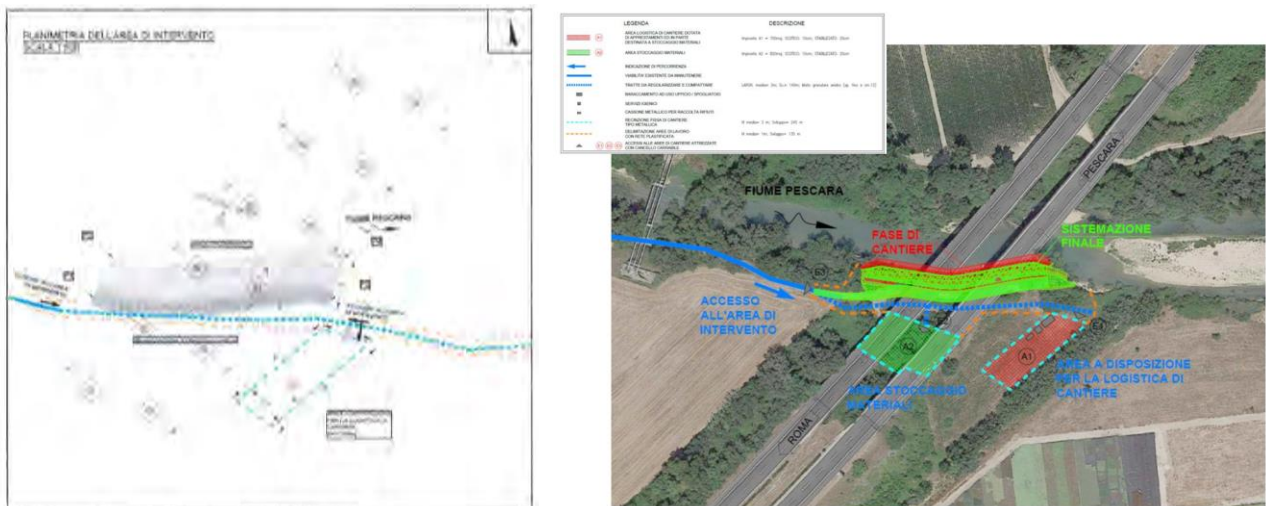


Figura 8 Planimetria di cantiere di progetto definitivo e esecutivo per gli interventi in corrispondenza del viadotto Pescara 1

In merito alle aree di cantiere, non si registrano variazioni sostanziali, in entrambi i casi sono collocate, per quanto possibile, in ombra ai viadotti esistenti e in aree contermini alle zone di intervento.

Per quanto riguarda il cronoprogramma lavori, questo non ha subito variazioni sostanziali in fase di progettazione esecutiva rispetto a quanto previsto in sede di progettazione definitiva.

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:

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

- 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 due settimane, la soluzione ottimale sarebbe quella di iniziare tale attività nella seconda metà 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 PESCARA, PEC del 22/01/2019, poi sostituita dalla successiva inviata via PEC in data 10/12/2021 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 descrizione¹</i> |
|---|-----------|--------------------------|---|
| • Piano Regionale Paesistico 2004 | X | <input type="checkbox"/> | Il viadotto Pescara 1 ricade nell'ambito fluviale e, in particolare, nel sub ambito 10 – Fiumi Pescara, Tirino e Sagittario, inoltre il viadotto si trova in adiacenza dell'area di conservazione parziale A2, dovuto alla presenza nell'oggetto areale dell'ex-industria chimica di Piano d'Orta in disuso (a circa 15,5 km di distanza dall'area d'intervento). |

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> |
|---|--------------------------|----------------------------|---|
| | | | Inoltre, all'interno del P.R.P. la zona viene classificata fra le aree di particolare complessità e piani di dettaglio (art. 6 NTC del P.R.P.), tuttavia, in assenza del piano di dettaglio per tale area, le NTA del P.R.P., all'art. 6, comma 4 stabiliscono "Fino alla redazione dei piani di dettaglio valgono le norme del P.R.P." |
| <ul style="list-style-type: none"> • Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio | X | <input type="checkbox"/> | <p>Relativamente agli immobili ed aree di notevole interesse pubblico (art. 136 D.lgs. 42/04, il viadotto Pescara 1 e la relativa area di intervento fluviale non ricadono in nessuna zona vincolata ed essendo situati ad una distanza di circa 1 km, non si prevedono interferenze con il vincolo più prossimo localizzato nella frazione Casoni del comune di Cepagatti.</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 Pescara; - l'opera è esterna ai vincoli di cui alle lettere f), g), m). <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 a circa 250 m e data l'entità circoscritta dell'intervento.</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 Pescara, 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). È 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> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Piano Assetto Idrogeologico | <input type="checkbox"/> | X <input 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"> • Piano Stralcio Difesa Alluvioni | X | <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"> • Vincolo Idrogeologico (R.D. 3267/1923) | <input type="checkbox"/> | X | Le aree oggetto degli interventi ricadono all'esterno del vincolo ad una distanza maggiore di 700 m. |
| <ul style="list-style-type: none"> • Aree di salvaguardia acque superf. e sotterranee (art. 94 D.Lgs. 152/2006) | <input type="checkbox"/> | X | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Aree Naturali Protette (L. 394/1991) | | X | La Riserva Nazionale della Majella (EUAP), la più vicina, dista più di 10 km dall'area di intervento. |

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"> Siti Rete Natura 2000 – SIC, ZPS e ZSC (Dir. 79/409/CEE, 92/43/CEE) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | La ZSC più vicina, denominata “Calanchi di Bucchianico (Ripe dello Spagnolo)” si trova ad oltre 3 km ed il secondo, denominato “Rupe di Turrialgnani e Fiume Pescara” ad oltre 6 km. |
| <ul style="list-style-type: none"> Piano Regolatore Generale | <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"> 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 Pescara, e sono atte alla protezione dai fenomeni erosivi che lo caratterizzano. Per quanto concerne la fase di realizzazione, l'intervento aggiuntivo di riprofilatura della sponda sinistra, non previsto nel PD sarà eseguito dalla sponda del fiume, senza necessità di inserire i mezzi nel corso d'acqua, andando, così, a minimizzare gli impatti. Inoltre, l'introduzione della palancoata a perdere, dal punto di vista realizzativo, riduce di molto gli impatti sul corso d'acqua, come dettagliato in precedenza, e comporta tutta una serie di migliorie nella fase di cantierizzazione che rendono il PE migliorativo rispetto al PD. |
| <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 in modo sostanziale quanto già verificato, in quanto il materiale da scavo prodotto in relazione al nuovo intervento di riprofilatura della sponda sinistra è compensato dalla diminuzione del materiale da scavo prodotto in sponda destra, dovuto alla riduzione dello scavo necessario per la realizzazione della scogliera, grazie alle modifiche introdotte. |
| <ul style="list-style-type: none"> Il <i>progetto con modifiche</i> genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose o nocive in atmosfera? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Nel bilancio totale le modifiche al progetto non comportano un incremento delle emissioni di inquinanti. |
| <ul style="list-style-type: none"> Il <i>progetto con modifiche</i> genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche? | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Il progetto adeguato comporta un lieve aumento di vibrazioni, dovuto all'introduzione dell'intervento di riprofilatura della sponda sinistra ed alla modifica dell'intervento in sponda destra con l'inserimento della chiodatura dei massi. Tuttavia, l'inserimento della palancoata a perdere rispetto alla temporanea, prevista nel PD, per cui sarebbe necessaria anche la fase di rimozione, produce una riduzione delle vibrazioni emesse. |
| <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"/> | Le modifiche degli interventi apportate nel PE riducono gli impatti sul corso d'acqua. |
| <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 | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Gli adeguamenti apportati non modificano quanto già verificato: gli interventi previsti non alterano le |

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> |
|--|--------------------------|-------------------------------------|---|
| potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto? | | | 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"> 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"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | 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"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | - |
| <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"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | - |
| <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"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | - |

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_29701E000EG003GENPL001B |
| 2 | Carta dei vincoli | 1:20.000 | 01_00_00_04_29701E000OI003CRTPL001B |
| 3 | Carta, profili e sezioni geologiche | 1:500 | 02_00_00_02_29701E000OI003GEOCG001B |
| 4 | Carta geomorfologica | 1:500 | 02_00_00_03_29701E000OI003GEOCG002B |
| 5 | Carta idrogeologica | 1:500 | 02_00_00_04_29701E000OI003GEOCI001B |
| 6 | Estratto del PAI | 1:500 | 02_00_00_05_29701E000OI003GEOCG003B |

Firma del tecnico incaricato

Firma digitale o firma autografa con allegata carta identità