**CCR-VIA -- COMITATO DI COORDINAMENTO REGIONALE PER LA
VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE****Giudizio n° 3603 del 10/02/2022****Prot. n° 2021/562754 del 23/12/2021****Ditta Proponente:** Strada dei Parchi S.p.A.**Oggetto:** Sostituzione delle attuali reti anti intrusione con una recinzione di nuova concezione nel tratto della rete autostradale A25 denominato Pescina**Comuni di Intervento:** Pescina, Ortona dei Marsi**Tipo procedimento:** Valutazione di Incidenza ai sensi del DPR 357/1997 e ss.mm.ii.**Presenti** (in seconda convocazione)**Direttore Dipartimento Territorio – Ambiente (Presidente)** ing. Domenico Longhi (Presidente Delegato)**Dirigente Servizio Valutazioni Ambientali** -**Dirigente Servizio Gestione e Qualità delle Acque** dott. Lorenzo Ballone (delegato)**Dirigente Servizio Politica Energetica e Risorse del Territorio - Pescara** dott. Fabio Pizzica (delegato)**Dirigente Servizio Gestione Rifiuti e Bonifiche - Pescara** dott. Gabriele Costantini (delegato)**Dirigente Servizio Pianificazione Territoriale e Paesaggio** ASSENTE**Dirigente Servizio Foreste e parchi - L'Aquila** ASSENTE**Dirigente Servizio Opere Marittime** ASSENTE**Dirigente Servizio Genio Civile competente per territorio****L'Aquila** ing. Giovanni Antonio Ruscitti (delegato)**Dirigente del Servizio difesa del suolo - L'Aquila** dott. Luciano Del Sordo (delegato)**Dirigente Servizio Sanità Veterinaria e Sicurezza degli Alimenti** dott. Paolo Torlontano (delegato)**Direttore dell'A.R.T.A** dott.ssa Giovanna Mancinelli (delegata)**Esperti in materia Ambientale****Relazione Istruttoria** Titolare Istruttoria: ing. Erika Galeotti
Gruppo Istruttorio: dott.ssa Chiara Forcella

Si veda istruttoria allegata





Preso atto della documentazione presentata dalla Strada dei Parchi S.p.A. relativamente alla “Sostituzione delle attuali reti anti intrusione con una recinzione di nuova concezione nel tratto della rete autostradale A25 denominato Pescina” acquisita al prot. n. 562754 del 23 dicembre 2021;

IL COMITATO CCR-VIA

Sentita la relazione istruttoria;

Sentiti in audizione per Strada dei Parchi il dott. Valerio Veraldi, la dott.ssa Irene De Sapiro e l'ing. Domenico Angelucci di cui alla richiesta di audizione acquisita con prot. n. 50363 del 10 febbraio 2022;

Vista la richiesta di parere, ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/1997 e ss.mm.ii., del Servizio Valutazioni Ambientali agli Enti Gestori prot. n. 564213 del 24 dicembre 2021;

ESPRIME IL SEGUENTE GIUDIZIO

FAVOREVOLE

Ai sensi delle Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (VInCA) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4, pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 303 del 28.12.2019, adottate con DGR 860 del 22/12/2021, la validità temporale del parere di Valutazione di Incidenza è 5 anni, termine oltre il quale l'autorizzazione è da considerarsi nulla.

Ai sensi dell'articolo 3, ultimo comma, della Legge n. 241 del 7 agosto 1990 e ss.mm.ii. è ammesso il ricorso nei modi di legge contro il presente provvedimento alternativamente al T.A.R. competente o al Capo dello Stato rispettivamente entro 60 (sessanta) giorni ed entro 120 (centoventi) giorni dalla data di ricevimento del presente atto o dalla piena conoscenza dello stesso.

ing. Domenico Longhi (Presidente Delegato)

FIRMATO DIGITALMENTE

dott. Lorenzo Ballone (delegato)

FIRMATO ELETTRONICAMENTE

dott. Fabio Pizzica (delegato)

FIRMATO ELETTRONICAMENTE

dott. Gabriele Costantini (delegato)

FIRMATO ELETTRONICAMENTE

ing. Giovanni Antonio Ruscitti (delegato)

FIRMATO ELETTRONICAMENTE

dott. Luciano Del Sordo (delegato)

FIRMATO ELETTRONICAMENTE

dott. Paolo Torlontano (delegato)

FIRMATO ELETTRONICAMENTE

dott.ssa Giovanna Mancinelli (delegata)

FIRMATO ELETTRONICAMENTE

La Segretaria Verbalizzante

Ing. Silvia Ronconi

FIRMATO ELETTRONICAMENTE





**Dipartimento Territorio e Ambiente
Servizio Valutazioni Ambientali**

Istruttoria Tecnica:

Valutazione di Incidenza - Screening

Progetto:

**Strada dei Parchi SpA
Interventi di sostituzione delle reti anti intrusione animali
Autostrada A25 Torano – Pescara
TRATTO 3 dalla PK 109+566 alla PK 114+698**

Oggetto

Titolo dell'intervento:	Interventi di sostituzione delle reti anti intrusione animali - Autostrada A25 Torano – Pescara- TRATTO 3 dalla PK 109+566 alla PK 114+698
Descrizione del progetto:	Progetto di sostituzione delle attuali reti anti-intrusione con una recinzione di nuova concezione nel tratto della rete autostradale A25 denominato “Pescina”, il tracciato è di circa 5.0 km dalla progressiva 109+566 (sottopasso di una via poderale) alla progressiva 114+698 circa (inizio tratto pilota), ubicato nei Comuni di Pescina (AQ) e di Ortona dei Marsi (AQ).
Azienda Proponente:	Strada dei Parchi SpA

Localizzazione del progetto

Comune:	Pescina e Ortona dei Marsi.
Provincia:	AQ
Località:	--

Contenuti istruttoria:

Per semplicità di lettura la presente istruttoria è suddivisa nelle seguenti sezioni:

- I. Anagrafica del progetto
- II. Sintesi dello Studio di Incidenza

Referenti della Direzione

Titolare dell'Istruttoria

Ing. Erika Galeotti

Gruppo di lavoro istruttorio:

Dott.ssa Chiara Forcella





SEZIONE I ANAGRAFICA DEL PROGETTO

1. Responsabile Azienda Proponente

Cognome e nome	Bruni Mario
e-mail	info@stradadeiparchi.it
PEC	dt.stradadeiparchispa@legalmail.it

2. Estensore dello studio

Cognome e nome	Dr. Agr. De Sapio Irene
Albo Professionale e num. iscrizione	Collegio degli agrotecnici laureati n. 502

3. Avvio della procedura

Acquisizione in atti domanda	Prot. n. 0562754/21 del 23/12/2021
------------------------------	------------------------------------

4. Elenco Elaborati

Publicati sul sito VInCA
006_a3180-3_-e-a24a25-om000-gen-cr-001-a_-_cronoprogramma.pdf.p7m
021_a3180-3_-e-a24a25-om000-amb-re-002-a_-_studio_inc_ambientale_-_fase_1_screening.pdf.p7m
033_a3180-3_-e-a24a25-om000-prg-pp-001-a_-_stato_di_progetto_-_planimetria_generale.pdf.p7m
053_a3180-3_-e-a24a25-om000-can-pe-001-a_-_cantierizzazione_-_planimetria_generale.pdf.p7m

Premessa

Con nota Prot. n. 0562754/21 del 23/12/2021, la Società Strada dei Parchi SpA, ha chiesto l'attivazione della Valutazione di Incidenza per gli "Interventi di sostituzione delle reti anti intrusione animali lungo l'Autostrada A25 Torano – Pescara -TRATTO 3 dalla PK 109+566 alla PK 114+698".

Nello specifico, sono sottoposti a procedura di Vinca gli interventi di sostituzione della rete di recinzione esistente lungo un tratto di circa 5 km dell'autostrada A25 (TRATTO 3 dalla PK 109+566 alla PK 114+698), ricadente nei comuni di Pescina e Ortona dei Marsi, in quanto lo stesso è situato a 120 m di distanza dalla Zona Speciale di Conservazione IT7110090 "Colle del Rascito" e a 40 m di distanza dall'area contigua del Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise.

Il progetto in esame rientra nell'ambito del più ampio progetto di sostituzione della rete di recinzione esistente in alcuni tratti dell'Autostrada A24-A25, per una lunghezza complessiva di 83 km.

Si chiarisce che il Livello del procedimento di VInCA proposto dalla ditta, di cui alle Direttive Europee, è quello di Screening, (Livello I). A tal fine, il proponente ha allegato al Format di screening, lo **Studio di Valutazione di Incidenza Ambientale-Fase1 Screening**, redatto dal Dr. Agr. De Sapio Irene.

Il Servizio DPC002, con nota prot. n. 564213 del 24/12/21, ha invitato gli Enti gestori a fornire il relativo parere di competenza "inviandolo allo scrivente Servizio entro i tempi utili alla predisposizione dell'istruttoria oppure partecipando alla seduta del CCR VIA".

Di seguito un breve sunto di quanto riportato dalla Ditta nello Studio di Incidenza.



SEZIONE II STUDIO DI INCIDENZA

1. Motivazione dell'intervento

La Concessionaria Strada dei Parchi SpA, a seguito delle evidenze desunte dalle campagne di monitoraggio degli avvistamenti di fauna selvatica all'interno della proprietà autostradale ed alle segnalazioni ricevute, ha elaborato una mappatura del grado di rischio di collisione che caratterizza i differenti tratti autostradali di competenza, rispetto al potenziale attraversamento della sede autostradale da parte della fauna selvatica.

Al fine di limitare il potenziale rischio di collisione, sono stati individuati i tratti autostradali a maggiore rischio di presenza della fauna selvatica, tra i quali rientra anche il tratto del progetto in esame, per sostituire la rete di recinzione esistente con una nuova "anticrossing".

L'obiettivo del progetto in esame è quello di diminuire il rischio di collisioni con la fauna selvatica, tramite la sostituzione della rete di recinzione autostradale attualmente esistente con la nuova rete "anticrossing", la cui funzione è principalmente dissuasiva, scoraggiando, mediante la propria concezione, la fauna selvatica dal compiere un'intrusione nell'area occlusa e indirizzandone il passaggio verso quei tratti autostradali che sono biopermeabili.

Il tecnico dichiara che per massimizzare l'efficienza funzionale nella limitazione del rischio da collisione con la fauna selvatica, la rete "anticrossing" non deve essere concepita come un ulteriore ostacolo diffuso che esaspera la frammentazione dell'habitat faunistico e della continuità ambientale già operate dall'infrastruttura autostradale, quanto piuttosto come un presidio di mitigazione passiva che dissuade la fauna selvatica dal compiere un percorso che comporterebbe gravi rischi per se stessa e per l'utenza veicolare.

2. Inquadramento territoriale

Il tratto autostradale in cui verrà realizzato l'intervento in esame fa parte dell'autostrada A25, che collega l'autostrada A24 presso lo svincolo direzionale di Torano di Borgorose, al confine tra Lazio e Abruzzo, all'autostrada A14 a Villanova di Cepagatti, nei pressi di Pescara.

L'intervento in oggetto è localizzato lungo il tracciato del tratto denominato "Pescina", il tratto è di circa 5.0 km, tra la progressiva 109+566 (sottopasso di una via poderale) e la progressiva 114+698 (inizio tratto pilota), ubicato nei Comuni di Pescina (AQ) e di Ortona dei Marsi (AQ).

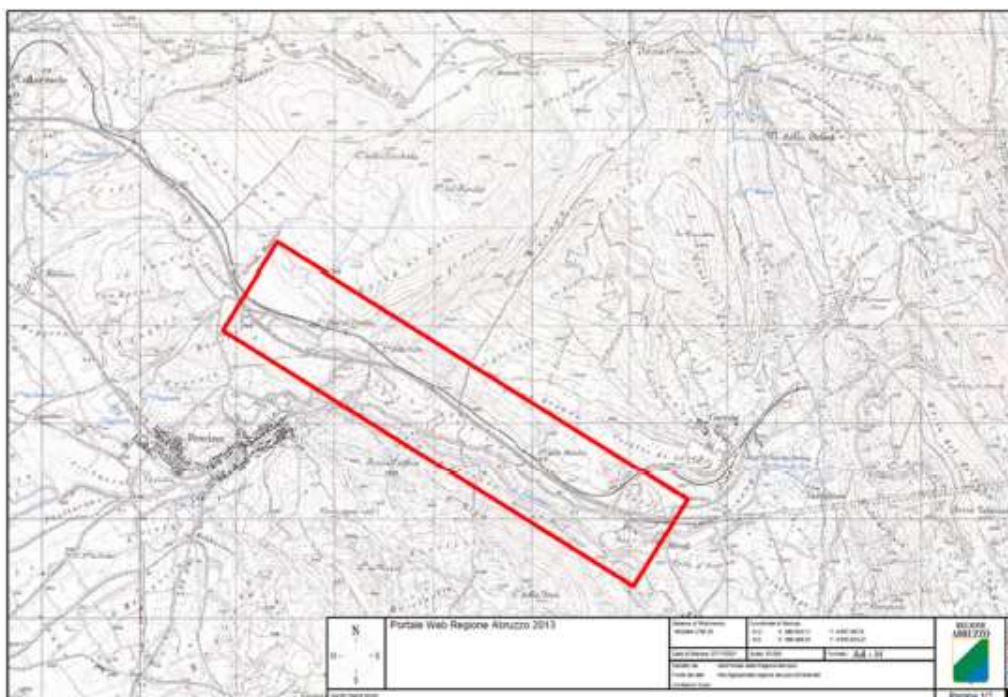


Figura 5-1 Carta Topografica (IGM) del sito di intervento – l'area di intervento è evidenziata in rosso

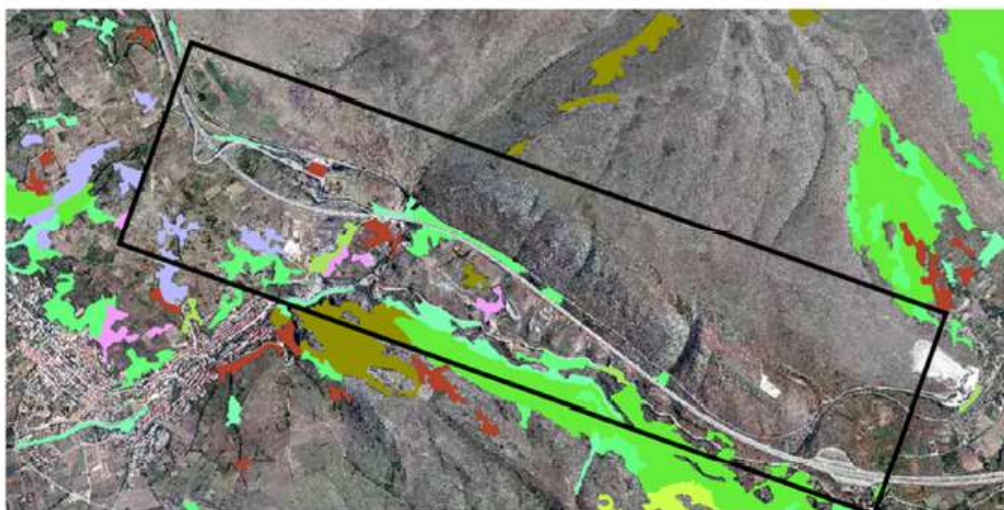


Descrizione dell'area interessata dal progetto

L'area interessata direttamente dall'intervento costeggia l'autostrada e fa parte della proprietà stessa della Concessionaria Strada dei Parchi SpA.

L'area confinante con l'autostrada è costituita prevalentemente da vegetazione erbacea, ma sono presenti anche nuclei arbustivi che si sviluppano principalmente all'esterno dell'attuale recinzione e in alcuni tratti sono presenti tra la rete e l'autostrada. Tra le specie arbustive si possono citare rosa canina, ginestre e rovi, mentre tra quelle arboree vi è la roverella *Quercus pubescens*, ma anche specie alloctone, quale la robinia *Robinia pseudoacacia*.

Il tecnico riporta uno stralcio della "Carta Tipologico-Forestale" della Regione Abruzzo in relazione all'area in esame.



Arbusteto a prevalenza di ginestre	Rimboscimento di conifere nella fascia altocollinare
Arbusteto a prevalenza di rose, rovi e prugnolo	Orno-ostrieto pioniero
Pioppo-saliceto ripariale	Latifoglie di invasione miste e varie
Querceto a roverella pioniero	

3. Sintesi degli elementi di progetto

L'intervento consiste nella realizzazione di un manufatto di recinzione che ripercorre l'andamento di quello attuale e che costituisce generalmente il limite di proprietà; i "termini" sono infatti collocati almeno a 50 cm oltre la recinzione per consentire le attività ispettive e manutentive da parte del personale tecnico della concessionaria.

La recinzione è costituita da una rete elettrosaldata zincata a maglie differenziate, supportata da montanti in acciaio dotati di bavolet e connessi alla base a un cordolo di fondazione continuo; le tipologie sono state individuate in base alla pendenza longitudinale del terreno su cui viene realizzato il cordolo di fondazione, generalmente nei 15° (corrispondente all'incirca a una pendenza del 27 %), con punte locali in tratti molto limitati fino a 25° (corrispondente all'incirca a una pendenza del 47 %).

Alla parte inferiore della recinzione, corrispondente a un'altezza di 100 cm dal piede, è sovrapposta una porzione di rete elettrosaldata zincata con maglia 100x100 mm e filo 5 mm (tipo rete da solaio) per conferire caratteristiche di maggior rigidità. Puntualmente sono inoltre previste tipologie particolari in corrispondenza dello scavalco dei fossi di guardia stradali. In prossimità delle strade locali che sottopassano l'autostrada, e comunque ad interasse di circa 500 m, è prevista l'installazione di cancelli per consentire l'accesso alle pertinenze autostradali.

La recinzione sarà costituita da differenti fasce con diverso spessore per soddisfare specifici requisiti quindi in grado di ostacolare contemporaneamente il tentativo di superamento da parte di più gruppi faunistici, come quelli di seguito riportati a titoli di esempio.



Nei confronti degli ungulati di grandi dimensioni, quali i cervi, è necessario conferire alla struttura un'opportuna altezza fuori terra e un'inclinazione della parte sommitale verso l'esterno della carreggiata, tali da ostacolarne il superamento mediante salto.

Se la rete viene rinforzata nella parte più bassa con una maglia più fitta ed estesa al di sotto del piano campagna, mediante interrimento o realizzazione di un cordolo continuo, il manufatto è anche in grado di intercettare e di opporsi al passaggio di cinghiali, mammiferi fossori e parte della fauna minore.

Una tipologia di recinzione che combina queste caratteristiche è quindi in grado di ostacolare contemporaneamente il tentativo di superamento da parte di più gruppi faunistici. In presenza di un orso, la medesima tipologia di rete renderebbe difficoltoso il tentativo di arrampicamento da parte dell'animale, in virtù dell'altezza e della presenza della mantovana anti scavalcamiento.



Figura 5-2 Fotoinserimento tipologia di rete corrente

Caratteristiche dell'opera

L'opera si configura quale intervento di manutenzione straordinaria, in quanto sostituisce, mediante differente tipologia, l'attuale recinzione, sovrapponendosi planimetricamente ad essa nella medesima posizione.

La recinzione presenta un'altezza di 2,60 m dal piano campagna misurata sulla verticale, con un'inclinazione di 45° della parte sommitale verso l'esterno della proprietà autostradale, in modo da realizzare una mantovana in continuità, che ostacola il salto di ungulati di grandi dimensioni. La struttura in elevazione è costituita da montanti in acciaio S275, posti ad interasse di 2 m e realizzati con profili UPN65. La base dei montanti "cementata" alla fondazione all'interno di un bicchiere di ø10 cm e profondo 40 cm.

La fondazione è generalmente costituita da un cordolo continuo in calcestruzzo C25/30 di larghezza variabile in funzione delle caratteristiche geometriche del pendio e di quelle geotecniche del terreno e profondità costante di 70 cm, alloggiato su uno strato di calcestruzzo magro di spessore cm 10.

La recinzione è costituita da una rete elettrosaldata con rivestimento in lega di zinco-alluminio, alta circa 2,2 m, a maglie differenziate, al fine di avere permeabilità differenti per essere funzionali rispetto ai diversi taxa animali che frequentano gli ambiti circostanti l'infrastruttura autostradale e che quindi possono provare ad attraversarla accidentalmente, con filo del diametro 2.5 mm, così ripartite dall'alto verso il basso: 100x50 mm per i primi 80 cm, 75x50 mm per i successivi 60 cm e 50x50 mm per gli ultimi 80 cm. Alla parte inferiore della recinzione è sovrapposta una porzione di rete elettrosaldata zincata alta 1 m, con maglia 10x10 cm e filo 5 mm (rete tipo solaio). Tale presidio, che determina un rinforzo alla porzione inferiore di rete, congiuntamente alla profondità della fondazione, consente di ostacolare il passaggio di cinghiali e animali fossori.

Si prevede inoltre di irrobustire la rete mediante cinque fili di tensione di diametro 3 mm, da posizionare uno in sommità, tre al centro ed uno alla base del telo di rete (quest'ultimo, opportunamente collegato al cordolo di fondazione mediante ganci annegati nel cordolo stesso, riveste l'ulteriore funzione di rendere "solidale" la



rete all'elemento fondazionale per contrastare l'eventuale azione di scalzamento da parte di alcune specie di animali, come ad esempio il cinghiale).

In corrispondenza della mantovana, sono invece disposti tre fili tenditori (due all'estremità e uno al centro) in modo da ostacolare il salto dei cervi.

Infine si prevede l'installazione, nel piano della rete, di saette/puntoni di irrigidimento nei seguenti casi:

- Nr. 1 saetta ad inizio e fine tratta (ovvero laddove si verifichi una soluzione di continuità della recinzione);
- Nr. 2 saette ogni 24 m di recinzione lineare;
- Nr. 2 saette in corrispondenza dei montanti d'angolo (indicativamente ogni qualvolta l'angolo planimetrico α del tracciato di progetto sia minore o uguale a 170° , dove α è il minore dei due angoli formati da due segmenti consecutivi appartenenti alla spezzata dell'asse del tracciato

Le saette, costituite da profili metallici zincati di sviluppo 2,20 m e con sezione UPN65, saranno collegate ai corrispondenti montanti tramite bulloni e dadi zincati e saranno fissate al cordolo di fondazione mediante bicchiere di "inghisaggio" in analogia ai montanti. Si precisa che l'individuazione compiuta della posizione e del numero delle saette è rimandata alla fase costruttiva, sulla base delle specifiche del fornitore della rete, in quanto tali elementi costituiscono dispositivi tecnologici dipendenti dalle caratteristiche e dall'installazione della rete.

La scelta progettuale è quella di montare la rete di recinzione in progetto in direzione parallela alla livelletta del terreno per facilitarne il montaggio e diminuirne gli sfridi, essendo fornita in rotoli. I montanti dovendo naturalmente essere disposti in verticale subiscono delle variazioni di quota rispetto al terreno, così come i fori predisposti per il passaggio dei cavi tenditori, in funzione della pendenza longitudinale della livelletta di progetto coincidente con la livelletta del terreno.

Sono stati scelti quindi due tipologie di intervento all'interno dei quali le dimensioni geometriche della recinzione risultano il più possibile omogenee ed all'interno dei quali mediante opportuni accorgimenti possono essere considerate tali:

- TIPO A. Particolare valido per pendenze longitudinali fino a 15° ;
- TIPO B. Particolare valido per pendenze longitudinali tra 15° e 25° ;

Tali tipologie si differenziano principalmente nell'altezza dei montanti, rispettivamente 2550 mm e 2700 mm; l'uniformità dell'altezza della rete rispetto al suolo è ottenuta, variando l'infissione nel "bicchiere" predisposto nella fondazione da 250 mm (minimo) a 400mm (massima altezza del "bicchiere").

I particolari di intervento sono stati ulteriormente suddivisi in funzione della pendenza massima trasversale compatibile con la geometria del cordolo considerata ed i parametri geotecnici del sito di installazione:

1. Cordolo 50x70 cm;
2. Cordolo 60x70 cm;
3. Cordolo 70x70 cm;
4. Pali $\phi 30$ L=80 cm e cordolo 50x70.

In corrispondenza di punti singolari quali sottopassi, fossi di guardia e collettori, la recinzione assume localmente configurazioni specifiche. Per i dettagli costruttivi si rimanda ai relativi elaborati grafici.

Nelle figure seguenti sono rappresentati alcuni particolari costruttivi della recinzione di progetto.

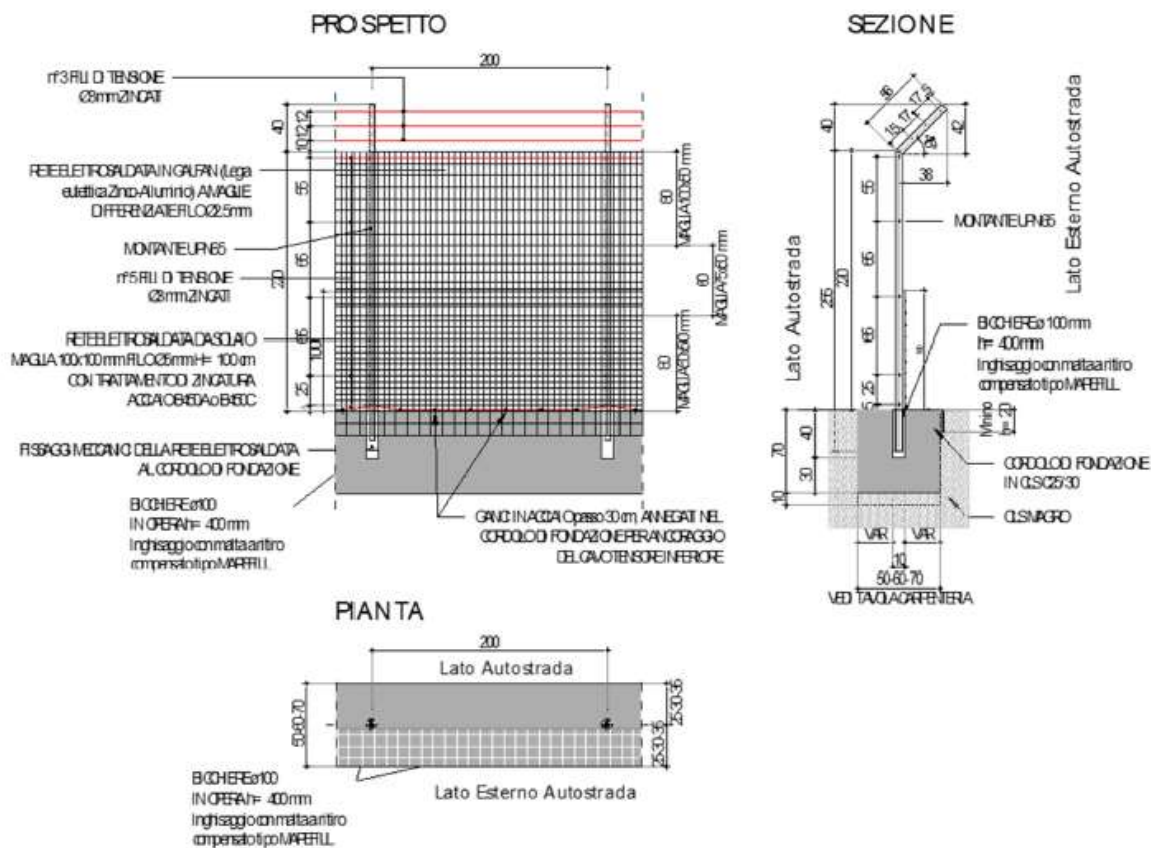


Figura 5-3 Manufatto di recinzione: tipologia corrente – sezione, vista frontale e pianta

4. Sintesi degli elementi della cantierizzazione

L'esecuzione delle opere in progetto è stata programmata mediante più macrofasi realizzative fine di evitare occupazioni temporanee, l'esecuzione dei lavori avverrà all'interno dei limiti di proprietà della Concessionaria. Le attività vere e proprie di realizzazione della nuova recinzione saranno precedute da una serie di opere propedeutiche:

- Lungo l'ambito d'intervento sarà posata, temporaneamente, una recinzione provvisoria, a monte di quella esistente, oltre il fosso di guardia, con la finalità di impedire qualsiasi attraversamento anche durante l'esecuzione dei lavori;
- Allestimento del cantiere;
- Smontaggio della recinzione autostradale attualmente esistente;
- Bonifica da ordigni bellici lungo il sedime della recinzione da sostituire (a carico della Concessionaria).

La sequenza realizzativa del nuovo manufatto di recinzione prevede:

- Lo scavo a sezione obbligata per l'alloggiamento della fondazione della nuova recinzione;
- Il getto del magrone di fondazione;
- La posa delle armature del nuovo cordolo di fondazione;
- Il getto in opera del cordolo di fondazione;
- La posa dei montanti della nuova recinzione di progetto;
- La posa dei nuovi pannelli di recinzione costituiti da un grigliato elettrosaldato tipo "Galfan" a maglie differenziate e da una porzione di rete elettrosaldata da solaio con maglia 100x100 mm con trattamento di zincatura;
- Il montaggio dei cancelli pedonali.



Completata l'attività realizzativa propria della nuova recinzione si procederà alle attività di dismissione finale, afferenti:

- Allo smontaggio della recinzione provvisoria, predisposta ad inizio lavori;
- Alla dismissione finale delle aree di cantiere.

La distanza minima tra recinzione di cantiere e recinzione di progetto corrisponde a 0.50 m. Tale distanza in realtà, lungo l'ambito di intervento, risulta essere variabile con valori che anche di 1-1.5 m. Analogamente la posizione della recinzione autostradale provvisoria è variabile in funzione della conformazione del rilevato autostradale e del fosso di guardia.

Aree di cantiere

Si prevede la realizzazione di 2 distinte tipologie di aree di cantierizzazione:

- 1) Area di cantiere fissa (installata all'inizio delle lavorazioni), nell'ambito della quale trovano ubicazione sia le funzioni logistiche legate al servizio delle maestranze, che funzioni di carattere operativo, quali quelle di coordinamento, di direzione lavori, ovvero deposito attrezzature e materiali edili. Nell'area, quindi, sono ubicati sia edifici destinati alla logistica di cantiere, come: spogliatoi, infermeria, servizi igienici destinati ad uso esclusivo dei fornitori, ecc sia strutture più strettamente legate alle attività produttive: uffici, depositi materiali e attrezzature.
- 2) Apprestamenti di cantiere a servizio del fronte mobile dei lavori, sono le aree necessarie all'esecuzione delle singole opere lungo il sedime di progetto. In particolare si prevedono le seguenti aree:
 - a) aree poste al piede del rilevato autostradale tra il limite esterno del fosso di guardia ed il limite di proprietà. In tale sedime è ubicata la recinzione esistente da sostituire;
 - b) aree poste in testa alla trincea fino al limite di proprietà. In tale sedime è ubicata la recinzione esistente da sostituire;
 - c) aree destinate alla movimentazione dei mezzi operativi lungo il sedime autostradale, per consentire l'esecuzione delle opere in progetto.

Il tecnico dichiara che sarà sempre garantita la chiusura attraverso opportune recinzioni provvisorie, al fine di evitare, anche durante la fase di cantiere, il rischio di eventuali intrusioni della fauna.

L'organizzazione generale del cantiere è rappresentata graficamente nella figura successiva.

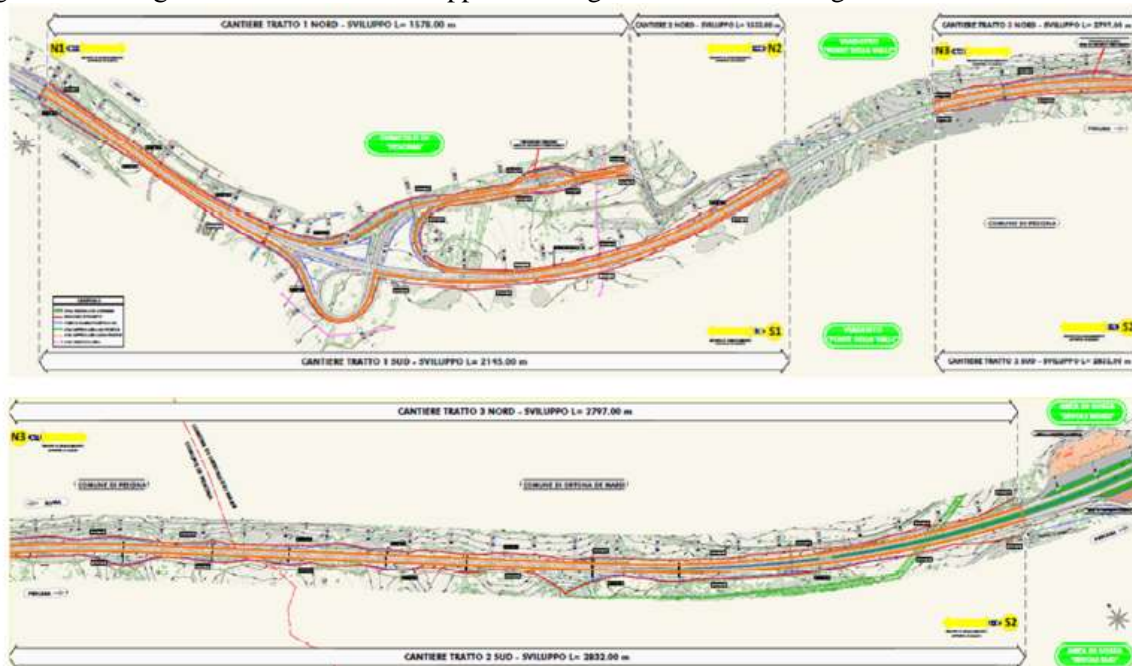


Figura 5-12 Planimetria generale di cantiere





L'area di cantiere fissa è prevista dopo la parte finale del tratto di progetto, in prossimità dell'area di parcheggio Rivoli Nord, ed interessa una superficie in parte asfaltata, in parte costituita da terreno rimaneggiato ed in parte da un'area verde gestita dall'uomo, rappresentata da un prato regolarmente sfalcato ed esemplari arborei e arbustivi isolati, impiantati dall'uomo.



Figura 5-13 Ubicazione dell'area di cantiere fissa (ellisse rossa) (Fonte: Google earth)

Inoltre un'area di deposito temporaneo sarà ubicata presso il parcheggio del casello autostradale di Pescara. Il progetto prevede l'utilizzo, se necessario, di alcune aree di sosta presenti sull'Autostrada in adiacenza alle opere in progetto, per meglio gestire la movimentazione dei mezzi d'opera e dei materiali da costruzione necessari.

Le aree interessate dai cantieri, quindi, ricadono nell'area di proprietà della Concessionaria.

Non si prevede la realizzazione di specifiche piste di cantiere, infatti i mezzi di cantiere (mezzi operativi e mezzi di trasporto dei materiali da costruzione e dei materiali di risulta dalle lavorazioni) utilizzeranno prevalentemente il sedime autostradale esistente e marginalmente la viabilità ordinaria secondaria.

Mezzi

I mezzi previsti per l'intervento in esame consistono essenzialmente in bobcat (scelti in quanto di dimensioni ridotte), necessari ad effettuare gli scavi a sezione obbligatoria per la successiva esecuzione del cordolo di fondazione per la nuova rete di recinzione, autobetoniere ed autopompe munite di bracci per realizzare il getto del calcestruzzo per il suddetto cordolo.

Produzione di rifiuti

Il progetto in esame prevede essenzialmente due tipologie di rifiuti:

1. inerti provenienti dagli scavi, per una quantità totale stimata in circa 5.250 m³
2. materiale ferroso (vecchia rete), per una quantità stimata in 32 t.

Inoltre le operazioni di sfalcio e potatura/taglio della vegetazione previste, laddove necessario, porteranno alla produzione di residui vegetali, che saranno opportunamente smaltiti.



Cronoprogramma

L'intervento sarà realizzato, suddividendo la parte di recinzione da sostituire in tre tratti per le carreggiate Nord e 2 tratti per le carreggiate sud, per una durata complessiva di 223 giorni.

La sequenza operativa di dettaglio per ogni tratto di progetto, per la realizzazione delle nuove recinzioni, prevede:

- la posa in opera di una recinzione autostradale provvisoria, lungo l'ambito d'intervento;
- l'esecuzione di una seconda parte di attività propedeutiche (allestimento area di cantiere; smontaggio recinzione autostradale esistente; bonifica da ordigni bellici)
- la realizzazione della nuova recinzione di progetto in sostituzione di quella esistente.

Alle operazioni suddette seguiranno le attività di dismissione finale (smontaggio della recinzione autostradale provvisoria e dismissione delle aree di cantiere).

I tratti previsti sono i seguenti:

- Tratto 1 Nord (1.578 m) – 68 giorni
- Tratto 2 Nord (1.533 m) – 68 giorni
- Tratto 3 Nord (2.797 m) – 85 giorni
- Tratto 1 Sud (2.145 m) – 77 giorni
- Tratto 2 Sud (2.832 m) – 85 giorni

5. Sintesi delle azioni di progetto

La realizzazione del progetto prevede l'utilizzo di 2 fronti di avanzamento contemporanei, con la prescrizione di non sovrapporre le lavorazioni in nord e in sud adiacenti al medesimo tratto autostradale.

L'avanzamento delle lavorazioni consigliato è quello opposto al verso di marcia.

Si prevede quindi:

- Fronte 1 - sequenza temporale: tratto 1 Nord – tratto 2 Nord – tratto 1 Sud;
- Fronte 2 - sequenza temporale: tratto 2 Sud – Tratto 3 Nord.

Le fasi previste per la realizzazione del progetto in esame, ripetute per ognuno dei 5 tratti suddetti, sono sintetizzate di seguito:

1) Fase 1

a) Riduzione carreggiata con posa di apposita segnaletica di cantiere (DM 10 Luglio 2002) – chiusura corsia di emergenza
b) Scarico attrezzature e materiali nelle aree indicate.

2) Fase 2

a) Posa recinzione antintrusione provvisoria di cantiere;
b) Sfalco ed eventuale taglio alberature L=2.0 m (opportuna segnaletica in autostrada);
c) Rimozione recinzione esistente.

3) Fase 3

a) Bonifica Bellica per una larghezza di mt=1.20 m a cavallo della recinzione esistente rimossa;

4) Fase 4

a) Riduzione carreggiata con posa di apposita segnaletica di cantiere (DM 10 Luglio 2002) – chiusura corsia di marcia;
b) Posa recinzione di cantiere per tratti di lavorazione;
c) Scavo trincea per successiva esecuzione di cordolo di fondazione.





5) Fase 5

- a) Getto cordolo di fondazione;
- b) Rimozione segnaletica chiusura corsia di marcia;

6) Fase 6

- a) Inghisaggio montanti e montaggio nuova rete di recinzione;
- b) Rimozione rete provvisoria di cantiere;
- c) Rimozione rete antintrusione provvisoria;
- d) Rimozione segnaletica in autostrada.

6. Localizzazione e caratterizzazione dell'area di intervento rispetto ai siti della rete Natura 2000

Le aree di valore naturalistico presenti nell'ambito in esame sono riportate, con la relativa distanza dal progetto, nella tabella seguente e rappresentate graficamente nella figura seguente.

Tipologia	Codice	Denominazione	Distanza minima dal progetto
Aree Naturali Protette	EUAP0173	Parco Naturale Regionale del Sirente-Velino	1.200 metri
Aree Naturali Protette	EUAP0001	Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise	1.200 metri
Aree Naturali Protette	EUAP0001	Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise – Area contigua	40 m
Siti della Rete Natura 2000	ZSC IT7110090	Colle del Rascito	120 metri
Siti della Rete Natura 2000	ZPS IT7110130	Sirente-Velino	1.200 metri
Aree importanti per l'avifauna	IBA 114	Sirente, Montagne Duchessa Velino, della	1.200 metri
Aree importanti per l'avifauna	IBA 119	Parco Nazionale d'Abruzzo	1.200 metri

Tabella 6-1 Rapporto tra Aree di interesse naturalistico e opera in progetto

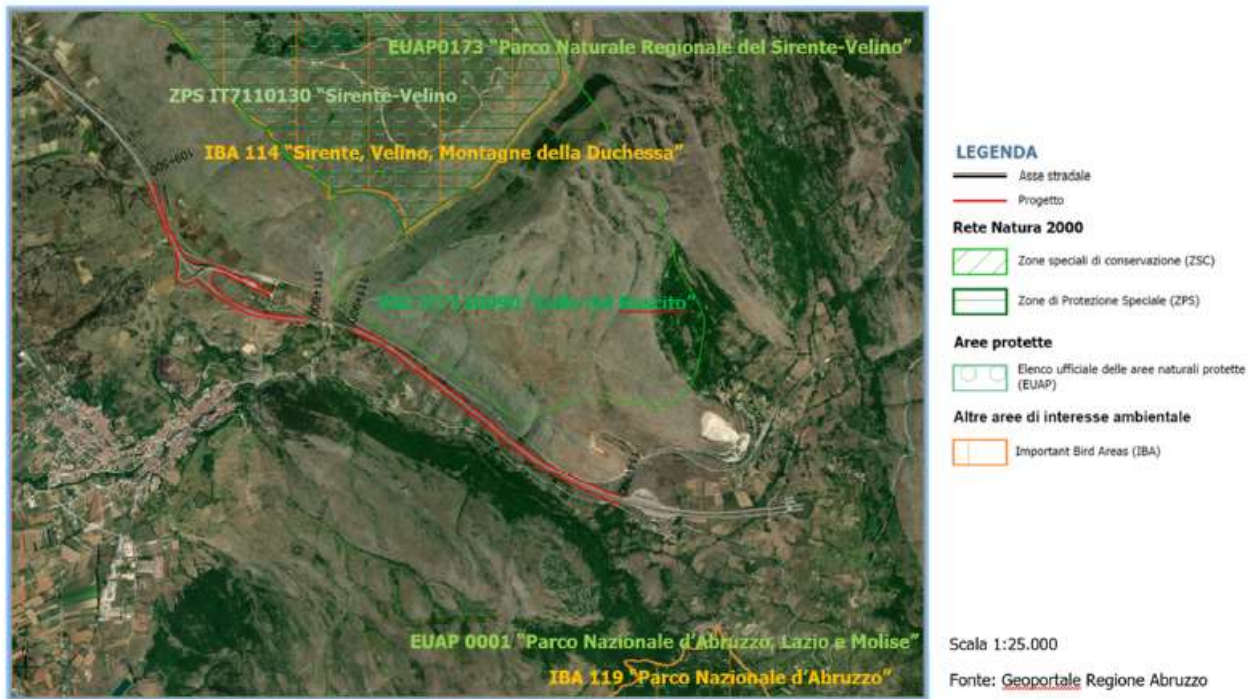


Figura 6-1 Ubicazione del progetto in esame rispetto alle aree di interesse naturalistico

Ai fini dell'inquadramento di area vasta e della relativa rete ecologica, vengono considerate le zone di interesse naturalistico conservazionistico presenti, che costituiscono dei potenziali serbatoi di biodiversità e sono rappresentate da Aree Naturali Protette, Siti della Rete Natura 2000, IBA e zone Ramsar.

L'elevata eterogeneità ambientale presente nell'ambito in esame, che comprende, come detto, parte di due aree protette di grande interesse quali il Parco Naturale Regionale Sirente-Velino e il Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise, corrisponde ad un assetto floristico-vegetazionale particolarmente ricco e complesso e ad una altrettanto ricca e diversificata comunità faunistica.

Per quanto qui non riportato relativamente agli elenchi ed alla descrizione dei Siti Natura 2000 interessati e delle specie ed habitat di interesse comunitario presenti, ci si riferisca allo Studio di Vinca.

Per quanto concerne le reti ecologiche, il tecnico dichiara che nell'ambito in esame, a distanza dal progetto, ricade la direttrice Collarme-Cocullo, di connessione tra il Parco Regionale Sirente Velino con il Parco nazionale dell'Abruzzo, Lazio e Molise.



Figura 4-5 Direttici potenziali di connessione ecologica (linee in verde) col sistema delle aree protette dell'Appennino centrale rispetto all'ambito di studio (vettoriali rossi). (Fonte: Parco Naturale Regionale Sirente Velino - Piano del Parco, Regolamento e Piano pluriennale economico e sociale)

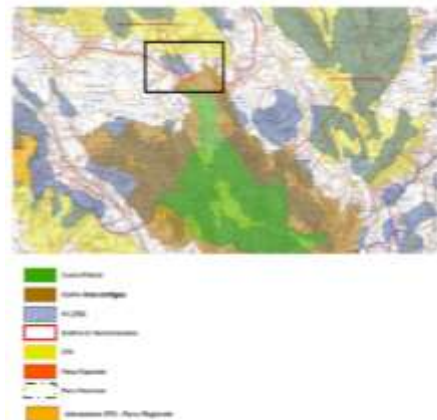


Figura 4-6 Strada di studio Collarme-Cocullo (vettoriali verdi) della Strada dei Parchi SpA (vettoriali rossi) in relazione ai Siti Natura 2000 e alle Aree Protette. (Fonte: Parco Naturale Regionale Sirente Velino - Piano del Parco, Regolamento e Piano pluriennale economico e sociale)





7. Identificazione e valutazione della significatività delle potenziali incidenze

Il tecnico ha condotto l'analisi degli elementi sensibili, sia in termini di habitat che di specie, suscettibili di essere interessati dalle azioni di progetto.

Le possibili incidenze generate dal progetto sono state esaminate dal tecnico in base alla documentazione progettuale disponibile, sulle specie floristiche, faunistiche e gli habitat riportati nel Formulario Standard della ZSC dell'area di studio, in considerazione della loro particolare sensibilità e dei fattori di minaccia al loro stato di conservazione.

Incidenza sulla flora

Il tecnico dichiara che nel Formulario Standard della ZSC in esame non sono riportate specie floristiche tutelate dalla Direttiva 92/43/EEC, quindi non vengono considerati i relativi potenziali impatti.

Incidenza sugli habitat

Le potenziali interferenze sugli habitat di Direttiva sono:

- Riduzione della superficie di habitat;
- Modifica della qualità degli habitat

Riduzione della superficie di habitat

Per quanto attiene gli habitat riportati nell'Allegato I della Direttiva 92/43/EEC e segnalati nel formulario della ZSC "Colle del Rascito", il tecnico dichiara che nessuno di essi subisce potenziali effetti diretti, in quanto l'intervento viene realizzato all'esterno del Sito.

Inoltre il tecnico dichiara che nessuno degli habitat di Direttiva della ZSC, quindi, subisce riduzione in termini di superficie a causa del progetto in esame.

In particolare, per le aree di cantiere destinate alla movimentazione dei mezzi operativi sarà utilizzato il sedime autostradale e l'area di deposito sarà localizzata in corrispondenza del parcheggio del casello autostradale di Pescina, quindi saranno interessate superfici artificiali.

Modifica della qualità degli habitat

Il tecnico dichiara che l'unica potenziale interferenza sugli habitat, relativa al progetto in esame, è la loro alterazione derivante dalla produzione delle acque di cantiere e dalla emissione di gas e polveri.

Durante le fasi di rimozione e sostituzione della rete di recinzione esistente, i mezzi utilizzati e le attività svolte portano alla produzione di gas e polveri, che depositandosi sulla vegetazione circostante potrebbero alterarne la funzionalità, perturbando conseguentemente i relativi habitat. La stessa potenziale interferenza può essere dovuta al flusso di traffico, indotto dalle attività per la realizzazione del progetto, per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione e per il trasporto dei materiali di risulta delle lavorazioni.

La potenziale interferenza è a carattere temporaneo, in quanto terminerà con la conclusione dei lavori.

Il tecnico dichiara che l'intervento è localizzato a ridosso di un tratto autostradale della A25, quindi attualmente vi è già la produzione di gas e polveri determinata dal traffico veicolare, che è superiore alle emissioni prodotte per la realizzazione del progetto in esame.

In considerazione del fatto che gli habitat di Direttiva sono esterni all'area di progetto e che allontanandosi dalla fonte di produzione delle emissioni, ne diminuisce la presenza nell'aria, il tecnico dichiara che la potenziale interferenza non è tale da inficiare la qualità degli habitat della ZSC in esame, in quanto trascurabile, temporanea e reversibile.



Per quanto attiene le acque di cantiere, come detto i lavori saranno eseguiti lungo l'autostrada esistente, e quindi già dotata di un idoneo sistema di raccolta e smaltimento delle acque di dilavamento della piattaforma autostradale.

In merito alla potenziale alterazione delle acque sotterranee, con potenziali ripercussioni sugli habitat, le lavorazioni saranno condotte dotando i mezzi d'opera di idonei sistemi per evitare eventuali sversamenti accidentali di oli/idrocarburi.

Il tecnico dichiara che in fase di cantiere, saranno adottate adeguate precauzioni e misure di salvaguardia delle acque, del suolo e della qualità dell'aria per contenere al massimo la dispersione delle polveri e la produzione di acqua potenzialmente inquinata, che potrebbero alterare la funzionalità degli habitat presenti.

Il tecnico dichiara che le azioni relative al progetto in esame, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio, non comportano potenziali impatti tali da alterare in modo significativo componenti abiotiche (aria, acqua, suolo), quindi risultano assenti conseguenti impatti sugli habitat del Sito Natura 2000 in esame e che inoltre il progetto in esame rispetta gli obiettivi di conservazione relativi agli habitat di Direttiva riportati nel Formulario Standard di riferimento.

Incidenza sulle specie faunistiche di interesse comunitario e sui relativi habitat

Le potenziali incidenze determinabili dal progetto in esame sulle specie faunistiche della ZSC in esame sono:

- Riduzione della superficie di habitat faunistici;
- Modifica della connettività ecologica;
- Modifica della qualità degli habitat faunistici e delle relative biocenosi;
- Modifiche comportamentali e/o allontanamento della fauna dovuti alle emissioni acustiche.

Riduzione della superficie di habitat faunistici

Il progetto in esame è esterno alla ZSC "Colle del Rascito", quindi gli habitat faunistici interni ad essa non saranno interessati da asporto di vegetazione e quindi non saranno ridotti in termini di superficie.

Neanche la predisposizione delle suddette aree di cantiere comporterà riduzione della superficie dei potenziali habitat faunistici di specie di Direttiva.

Le aree di cantiere interessate da sottrazione di vegetazione sono quelle prossime all'attuale rete di recinzione, che deve essere rimossa e sostituita, poste al piede del rilevato autostradale tra il limite esterno del fosso di guardia ed il limite di proprietà, in quanto interessate dai lavori.

Modifica della connettività ecologica

Nel caso specifico la rete di recinzione non è di nuova realizzazione, ma è di sostituzione, quindi non costituisce un elemento di frammentazione.

In particolare la funzione del progetto in esame è proprio quella di ostacolare il passaggio delle specie faunistiche, allo scopo di salvarle dai rischi derivanti dall'attraversamento di un asse autostradale, e di indirizzarle verso tratti biopermeabili, quale la limitrofa galleria naturale seguente la frazione di Rivoli.

Per quanto attiene le specie di interesse comunitario citate nella ZSC "Colle del Rascito", esse sono rappresentate da tre specie di uccelli e due lepidotteri, per i quali la rete non è una barriera in quanto compiono spostamenti in volo; due specie di anfibi, che per la loro ecologia non trovano ambienti idonei in prossimità dell'autostrada; un rettile di Allegato II della Direttiva 92/43/CEE, che è potenzialmente presente e la struttura della rete in progetto è tale da ostacolarne il passaggio, per evitarne il rischio di investimento da parte dei veicoli in transito sull'autostrada e favorire il passaggio in zone idonee.



Modifica della qualità degli habitat faunistici e delle relative biocenosi

Durante le fasi di rimozione e sostituzione della rete di recinzione esistente, i mezzi utilizzati e le attività svolte portano alla produzione di gas e polveri, che possono causare variazioni nella qualità dell'aria, inoltre la loro dispersione e successiva deposizione può comportare alterazioni nella fisiologia della vegetazione: i suddetti eventi possono ripercuotersi indirettamente sulla fauna presente nell'area. La stessa potenziale interferenza può essere dovuta al flusso di traffico, indotto dalle attività per la realizzazione del progetto, per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione e per il trasporto dei materiali di risulta delle lavorazioni. La potenziale interferenza è a carattere temporaneo, in quanto terminerà con la conclusione dei lavori, inoltre l'intervento è localizzato a ridosso di un tratto autostradale della A25, quindi attualmente vi è già la produzione di gas e polveri determinata dal traffico veicolare, che è superiore alle emissioni prodotte per la realizzazione del progetto in esame.

Inoltre occorre considerare che gli habitat faunistici delle specie di Direttiva sono esterni all'area di progetto e allontanandosi dalla fonte di produzione delle emissioni, ne diminuisce la presenza nell'aria.

Per quanto attiene le acque di cantiere, come detto i lavori saranno eseguiti lungo l'autostrada esistente, che è quindi già dotata di un idoneo sistema di raccolta e smaltimento delle acque di dilavamento della piattaforma autostradale. In merito alla potenziale alterazione delle acque sotterranee, con potenziali ripercussioni sugli habitat faunistici limitrofi, le lavorazioni saranno condotte dotando i mezzi d'opera di idonei sistemi per evitare eventuali sversamenti accidentali di oli/idrocarburi.

Inoltre, in fase di cantiere, saranno adottate adeguate precauzioni e misure di salvaguardia delle acque, del suolo e della qualità dell'aria per contenere al massimo la dispersione delle polveri e la produzione di acqua inquinata, che potrebbero alterare la funzionalità degli habitat faunistici presenti.

Modifiche comportamentali e/o allontanamento della fauna dovuti alle emissioni acustiche

La generazione di rumore è connessa all'esercizio dei macchinari di cantiere per gli interventi di smantellamento della rete esistente, per l'approntamento degli scavi, per il montaggio dei componenti funzionali. Inoltre il rumore è prodotto dal flusso veicolare necessario al trasporto dei materiali e dei rifiuti prodotti.

Il rumore prodotto dai mezzi di cantiere potrebbe causare disturbo alla fauna presente, in particolare all'avifauna, mentre le vibrazioni provocate dai mezzi potrebbero comportare disturbo alla piccola fauna terricola ed anfibi.

Rumore e vibrazioni sono attualmente presenti a causa del relativo flusso veicolare dell'autostrada che rappresenta lo stato di fatto del progetto in esame.

Il rumore e le vibrazioni determinate dai macchinari previsti per il progetto in esame sono limitati in intensità, data la natura del progetto e quindi dei mezzi necessari, e in durata, in quanto essa è temporanea poiché legata al tempo necessario all'esecuzione dei lavori.

In fase di cantiere, saranno adottate adeguate precauzioni e misure di salvaguardia del clima acustico per contenere al massimo le emissioni acustiche, che potrebbero causare la variazione del comportamento delle specie animali.



8. Conclusioni

In conclusione al documento di Screening di Incidenza, il tecnico dichiara quanto segue

“L’analisi condotta nel presente studio, mettendo in relazione le azioni di progetto con gli habitat di Direttiva e le specie faunistiche di Allegato I della Direttiva 2009/147/EEC e di Allegato II della Direttiva 92/43/EC delle ZSC in esame, ha permesso di verificare che nessuna delle potenziali incidenze generate dal progetto su habitat, habitat di specie e specie faunistiche, risulti significativa.

Inoltre sono state analizzate le pressioni e/o minacce individuate nelle Misure di Conservazione della ZSC e nessuna corrisponde o è generata dall’intervento in esame. Nello specifico tutte le azioni di progetto rispettano gli obiettivi di conservazione previsti per le specie faunistiche e gli habitat della ZSC in esame”.

Sebbene le lavorazioni per il progetto in esame si realizzino essenzialmente in corrispondenza e/o prossimità di un tratto autostradale, il tecnico dichiara che verranno adottate delle misure di gestione ambientale del cantiere, al fine di eliminare qualsiasi potenziale alterazione.

Misure per la salvaguardia del clima acustico

Al fine di contenere le emissioni sonore saranno attuati i seguenti accorgimenti.

- 1) Scelta idonea delle macchine e delle attrezzature da utilizzare, attraverso:
 - a) selezione di macchinari omologati, in conformità alle direttive comunitarie e nazionali;
- 2) Manutenzione dei mezzi e delle attrezzature, nell’ambito delle quali provvedere:
 - a) sostituzione dei pezzi usurati;
 - b) eliminazione degli attriti, attraverso operazioni di lubrificazione;
 - c) controllo e al serraggio delle giunzioni, ecc.
- 3) Corrette modalità operative, quali ad esempio:
 - a) imposizione all’operatore di evitare comportamenti inutilmente rumorosi e l’uso eccessivo degli avvisatori acustici;
 - b) obbligo, ai conducenti, di spegnere i mezzi nei periodi di mancato utilizzo degli stessi.

Misure per la salvaguardia della qualità dell’aria

Al fine di ridurre quanto possibile le emissioni di polveri e gas in atmosfera durante la fase di realizzazione dei lavori, si prevedono le seguenti misure:

- rispetto di una bassa velocità di transito per i mezzi d’opera nelle zone di lavorazione;
- l’obbligo, ai conducenti, di spegnere i mezzi nei periodi di mancato utilizzo degli stessi;
- idonea copertura dei cumuli di materiale.
-

Misure per la salvaguardia della qualità dell’acqua

I mezzi d’opera saranno dotati di idonei sistemi per evitare eventuali sversamenti accidentali di oli/idrocarburi.

Referenti della Direzione

Titolare istruttoria:

Ing. Erika Galeotti

Gruppo di lavoro istruttorio:

Dott.ssa Chiara Forcella

Da: Angelucci Domenico <DAngelucci@stradadeiparchi.it>

Inviato: giovedì 10 febbraio 2022 09:46

A: Chiara Forcella

Cc: Barbaro Lo Giudice

Oggetto: VINCA – Strada dei Parchi S.p.A. – Sostituzione reti anti-intrusione, A25, tratta “PESCINA”

Gentile Dott.ssa Forcella,

con riferimento all’oggetto ed alla seduta CCR VIA prevista per oggi, non essendo stato ancora contattato dalla Segreteria del Comitato per una prova di connessione, con la presente Le confermo la nostra disponibilità a fornire eventuali chiarimenti sull’intervento.

Allego, in calce alla presente, i recapiti da poter utilizzare qualora necessario.

Con l’occasione un cordiale saluto

Domenico Angelucci

Domenico Angelucci

Direzione Centrale Tecnica
Coordinamento Servizi di Supporto ai Rup - Progetti e Perizie



T: [REDACTED]
F: [REDACTED]
E: [REDACTED]
P: [REDACTED]

Da: Angelucci Domenico

Inviato: mercoledì 9 febbraio 2022 15:21

A: 'dpc002@regione.abruzzo.it' <dpc002@regione.abruzzo.it>

Cc: Barbaro Lo Giudice [REDACTED] <[REDACTED]>
'vveraldi@istituto-iride.com' [REDACTED]

Oggetto: Seduta CCR VIA del 10 febbraio 2022 – VINCA – Strada dei Parchi S.p.A. – Sostituzione reti anti-intrusione, A25, tratta “PESCINA” - Invio moduli partecipazione

Buonasera,

con riferimento alla Vs. nota prot. 43653 del 04/02/2022 di convocazione della seduta CCR VIA per il giorno 10/02/2022 e, in particolare, al procedimento di Valutazione di incidenza ambientale relativo all’intervento di “Sostituzione delle reti anti-intrusione animali, lungo l’Autostrada A25 – nel tratto denominato ‘Pescina’, dalla pk 109+566 alla pk 114+698”, con la presente si comunica la disponibilità della scrivente Strada dei Parchi a partecipare alla seduta, al fine di fornire eventuali informazioni o chiarimenti.

Di seguito l’elenco dei partecipanti ed i relativi recapiti:

Ing. Domenico Angelucci (Strada dei Parchi S.p.A.)

[REDACTED]
Ing. Valerio Veraldi (Istituto Iride)

[REDACTED]
Dott.ssa Irene de Sapio (Istituto Iride)

[REDACTED]

Si allegano, come richiesto, i rispettivi moduli per la richiesta di partecipazione e, in file separato, i documenti di identità.

Cordiali saluti