



Anas SpA Società con Socio Unico
Cap. Soc. € 2.269.892.000,00 – Iscr. R.E.A. 1024951 – P.IVA 02133681003 – C.F. 80208450587
Sede legale: Via Monzambano, 10 – 00185 Roma – Tel. 06 44461 - Fax 06 4456224
Sede Compartimentale: Via dei Piccolomini, 5 - 67100 L'Aquila - Tel. 0862.305101 - Fax. 0862.305260

Compartimento della Viabilità per l'Abruzzo

Area Nuove Costruzioni

ANAS S.p.A



Prot. CAQ-0021193-P del 26/07/2012

REGIONE ABRUZZO

Direzione Affari della Presidenza, politiche legislative e comunitarie, programmazione, parchi, territorio, valutazioni ambientali, energia

Palazzo Silone
Via L. da Vinci, 6
67100 L'Aquila

OGGETTO: S.S. 17/S.S. 684 Tangenziale Sud di L'Aquila
VARIANTE SUD ALL'ABITATO DI L'AQUILA TRA LE PROGR. KM. 27+000 E 45+000.
Lotta "A" : Collegamento tra la S.S. 17 al Km 27+520 e la strada consortile "Mausonia"; lotto "B": Adeguamento della s.c. Mausonia; Lotto "C" : Collegamento con il lotto di Variante in località Bazzano e la S.S. 17 la Km 45+000 in località San Gregorio. Progetto preliminare n. 491 del 21/12/2011
Riscontro Vs. prot. 3332/BNVIA del 19/4/2012

Con nota richiamata in oggetto codesta Direzione ha trasmesso le osservazioni pervenute nell'ambito della procedura di Valutazione di Assoggettabilità ambientale, al progetto preliminare n. 491 del 21/12/2011 i che trattasi.

Le osservazioni provengono dal WWF-Sezione Regionale Abruzzo, dalle associazioni della comunità di Onna (Onna Onlus e Pro Loco Onna) e di San Gregorio (San Gregorio Rinasce Onlus, singoli cittadini, consiglieri comunali, imprese produttrici, etc.).

Dette osservazioni, tese a confutare la validità del progetto presentato dalla scrivente Società, contengono elementi comuni tra i diversi soggetti interessati dal procedimento ed elementi specifici di ogni singola rappresentanza territoriale.

Si procede nel seguito ad illustrare le scelte progettuali di impostazione del tracciato proposto e le possibili modifiche planimetriche che, in accordo alle comuni richieste delle rappresentanze di cui sopra, determinerebbero un maggior grado di condivisione territoriale.

Successivamente si procede a riscontrare le osservazioni avanzate dalla sezione regionale del WWF sullo studio presentato che costituisce il primo passo di verifica ambientale.

Preliminarmente si osserva che l'arteria stradale assoggettata a procedura di V.A. rientra nell'itinerario di legge obiettivo n° 443/01 di cui alla delibera CIPE 121/01, corridoio Amatrice – L'Aquila – Navelli.

Detto corridoio si articola in diversi tronchi e, con riferimento alla S.S. 17, alcuni già in esercizio (San Pio-Navelli, altri in corso di istruttoria (San Gregorio-San Pio e Variante Sud). Di tali circostanze si è dato atto nello studio presentato, che riguarda specificamente i tre lotti in cui si articola la variante sud (lotti A, B, C).

Nello studio preliminare ambientale trasmesso è stato univocamente definito un unico tracciato di progetto, pur dando conto di possibili varianti locali che, tuttavia, non si ritengono praticabili per le motivazioni indicate nello studio stesso, confermando la validità del tracciato proposto come unica soluzione non altrimenti delocalizzabile.



Solo per la soluzione del lotto C, tra Bazzano e San Gregorio, è stata indicata una possibile alternativa di tracciato a quello già presentato in conferenza dei servizi del 2009, che prevede il passaggio a sud del fiume Aterno, in accordo a quanto richiesto da alcune rappresentanze di cittadini di Onna.

Tale apparente duplicazione di tracciato è stata inserita proprio per cercare di contemperare le necessità di progetto con le richieste della comunità di Onna, seppur sviluppando un asse di progetto in forma schematica, poiché l'ufficializzazione da parte del Comune dell'Aquila sulla ipotesi "Onna" è pervenuta all'ufficio soltanto a fine dicembre 2011.

Va precisato che tale "alternativa", denominata C1, è quella su cui si è espressa favorevolmente la Soprintendenza B.A.P. per il nulla osta di competenza, con richiesta di valutare l'ulteriore traslazione a sud del tracciato, in sovrapposizione ad una viabilità esistente (sulla c.d. via delle Mesi), così come richiesto anche dai comitati di Onna.

Pertanto lo scrivente Ufficio ha provveduto ad aggiornare il tracciato C1 già trasmesso, migliorando la alternativa C1 sulla base delle indicazioni della Soprintendenza, ed in coerenza con le richieste della comunità di Onna.

Per tali ragioni si ritiene che la soluzione aggiornata (denominata C1-rev.1 e trasmessa unitamente alla presente), con particolare riferimento al Lotto C, possa ritenersi, sotto il profilo della condivisibilità delle comunità di Onna, meritevole di positiva considerazione, ritenendo dunque superate le perplessità della associazioni Pro Loco Onna e Onna Onlus.

Nella redazione della soluzione "C1-rev1" allegata si è inoltre tenuto conto delle perplessità della comunità di San Gregorio circa la soluzione di innesto tra l'asse di progetto del Lotto C e la S.S. 17.

In particolare detta soluzione potrebbe garantire un minore impatto visivo anche rispetto all'abitato di San Gregorio, poiché la rotonda di svincolo con la S.S. 17 (di diametro 70 m e non 100 m come erroneamente indicato nelle osservazioni trasmesse) è stata traslata verso ovest, in direzione Pescara.

Resta ferma la presenza di un cavalcavia, seppur di sviluppo longitudinale sensibilmente ridotto rispetto al tracciato di progetto presentato (3 campate da 60 metri in luogo di 7 campate da 30m), dovuto alla inevitabile necessità di scavalcare la linea ferroviaria Terni- Sulmona, rispettando il vincolo imposto da RFI di conservazione del franco libero rispetto al piano dei binari.

In definitiva l'ipotesi C1-rev1 si ritiene possa superare le comuni perplessità manifestate da Onna e San Gregorio, almeno per sul piano della mera condivisione con il territorio.

Altra critica mossa al progetto dalle rappresentanze territoriali riguarda la mancata attenzione che la scrivente Società ha posto nella redazione del progetto alla riconnessione della frazioni di Fossa, San Demetrio.

Al riguardo si precisa che è impensabile ritenere che un unico intervento possa connettere un territorio così ampio come richiesto dagli istanti, anche in considerazione del fatto che la viabilità che collega il territorio subequano è di rango Provinciale e che, se potenziata in un sistema a rete con l'intervento in oggetto, potrebbe garantire quella riconnessione invocata, con benefici anche per le attività produttive ivi localizzate.

Esistono peraltro pianificazioni che prevedono detto potenziamento nell'ambito dell'intesa generale quadro Governo – Regione Abruzzo.

Ciò premesso si illustrano nel seguito le controdeduzioni alle osservazioni pervenute da parte del WWF allegata alla Vs. prot. 3332/BNVIA del 19/4/2012:

Punto a) FAUNA



Pur nella fase preliminare dello studio presentato, senza il ricorso a sofisticati modelli di simulazione di traffico, è di tutta evidenza la congestione dell'attuale SS17 nel tratto compreso tra Porta Napoli e San Gregorio, con particolare riferimento alle aree sottese dai nuclei industriali di Sassa, Pile e Bazzano e dei nuovi insediamenti del progetto CASE.

Dopo il sisma del 6 aprile 2009, la vita dei cittadini si è dislocata nelle varie frazioni esterne alla città e, per la S.S.17, si citano le nuove aree residenziali di Coppito, Sassa, Preturo, Sant'Elia, Tempera, Bazzano, Gignano, raggiungibili da una viabilità inadeguata e di conseguenza non sicura.

Nelle osservazioni si fa notare che da decenni è noto che per far diminuire il traffico non serve aumentare le strade ma aumentare ad esempio il servizio pubblico.

Tuttavia la natura "industriale" dei nuclei industriali interessati dall'opera, richiede fisiologicamente la necessità di infrastrutture su gomma per l'accesso di mezzi di trasporto merci, che non possono essere surrogati da alcuna ipotesi di trasporto collettivo, fruibile al più dalla popolazione delle nuove residenze antisismiche.

La marcata frammentazione degli agglomerati industriali da un lato e quella delle nuove aree residenziali/scolastiche dall'altra, complica la gestione di un trasporto pubblico efficiente per l'utenza.

Certamente puntare sull'utilizzo di 50.000 biciclette, in luogo di nuove infrastrutture viarie, è una affascinante ipotesi, ma la situazione orografica di L'Aquila, posta a 750 m sul livello del mare, ubicata a ridosso di una collina servita da strade con notevole pendenza e caratterizzata da rigidi inverni, sconsiglia, a parere dello scrivente Ufficio, l'ipotesi proposta di potenziare il trasporto su velocipedi.

L'opzione zero dunque non garantisce la fruibilità del territorio ai fini delle nuove attività antropiche ivi insediate, come si evince quotidianamente nelle ore di punta, laddove la S.S. 17 nei tratti indicati (zona industriale di Sassa, di Pile e di Bazzano) risulta costantemente congestionata.

Anche per tali ragioni nel periodo post sisma fu redatto dalla Protezione Civile, per il tramite della Regione Abruzzo, un Piano di Emergenza della viabilità nella città di L'Aquila che garantisse le creazione di nuove infrastrutture per servire i nuovi poli origine ed attrattori di spostamenti.

Tra tali interventi fu inserito il progetto della variante sud con particolare riferimento al lotto C, tra Bazzano e San Gregorio.

Pertanto l'idea progettuale alla base della variante sud così come sottoposta a verifica di assoggettabilità ambientale, consiste nell'individuare un tracciato alternativo, con origine al km. 27 della S.S. 17 (N.S.I. di Sassa) e termine al km 45 della medesima arteria (località San Gregorio), che eviti il centro abitato di L'Aquila e, per quanto possibile, sfrutti viabilità esistenti da adeguare e migliorare.

In tale spirito si è proceduto alla individuazione dei tre lotti funzionali: il lotto A (tracciato in variante) dal nucleo industriale di Sassa alla galleria di Monteluco (già aperta al traffico), il lotto B (adeguamento della esistente S.P. Mausonia) che ripercorre, con contenuti adeguamenti, la strada provinciale Mausonia ed il lotto C (tracciato in variante) che raccorda il nuovo svincolo in località Bazzano, in corso di realizzazione, con la Mausonia e la S.S. 17.

I "punti fissi", vincolanti per il tracciato di progetto sono topograficamente e funzionalmente ben individuati: le zone industriali di Sassa-Pile, la galleria di Monteluco, la via Mausonia, il costruendo svincolo di Bazzano (che collega la Mausonia con la S.P.1 7ter e in ultimo con il casello autostradale di L'Aquila Est della A24) ed il bivio tra la S.S. 17 e la S.P. "subequana" in località San Gregorio.

L'opzione zero non garantisce tale continuità funzionale anche in considerazione del fatto che la attuale S.S. 17 oltre a non raccordare i "punti fissi" sopra citati, ha caratteristiche funzionali non adeguate alle capacità di traffico ed ai livelli di servizio richiesti ad una arteria extraurbana (mancanza di banchine, innesti a raso e passaggi a livello diffusi, centri abitati con attraversamenti pedonali, etc.).



Quanto riportato nello studio preliminare si riferisce alla fauna riscontrabile nella valle dell'Aterno, come peraltro specificato, habitat che viene interessato dalle opere soltanto per un limitatissimo tratto del Lotto "C". Infatti l'area interessata dai lavori per la realizzazione della variante Sud all'abitato di L'Aquila (suddiviso nei lotti A, B e C tra S. Gregorio e Pile) ricade nell'immediata periferia del centro urbano, sviluppandosi in un tracciato per alcuni tratti coincidente con l'attuale viabilità, ovvero in parallelo alla linea ferroviaria già esistente, e quindi insistente su un'area oramai fortemente antropizzata, costituita prevalentemente da habitat sinantropici come coltivi, ex coltivi, terreni di riporto, bordi di strade già esistenti, etc. Relativamente alle osservazioni su l'avifauna, rettifichiamo che cornacchie e gazze sono corvidi (Corvidae) mentre i merli appartengono alla famiglia dei Turdidae.

Punto b) FLORA

Lo studio ambientale presentato riveste carattere di preliminare fase di inquadramento dell'opera in un territorio comunque già ampiamente antropizzato, assai più esteso di quello strettamente investito dall'infrastruttura.

La vegetazione erbacea interessata riguarda dunque campi coltivati a Graminae, Leguminosae, etc., piccoli orti, ex coltivi e terreni di riporto con entità vegetali ricolonizzatrici di tale habitat.

La vegetazione arbustiva ed arborea comprende Pioppi, Salici nelle zone più umide ed altre entità che delimitano i confini dei poderi nonché alberi da frutta, noccioli, numerosi alberi di Acacia, ect.

Il paesaggio, attiguo alla città e a nuclei industriali, è fortemente antropizzato e dunque già da tempo trasformato ad opera dell'uomo.

Riguardo la presenza nel territorio in oggetto di numerosi esemplari di Acacia (introdotta in Europa già dal XVII secolo), questa pianta vigorosa, a rapido accrescimento e di facile adattamento, può essere opportunamente proposta per rinverdire i bordi stradali.

Punto c) FRAMMENTAZIONE DEL TERRITORIO

Nello Studio Preliminare Ambientale a pag. 95 par. 5.8.3. "Interventi di mitigazione degli impatti nei confronti della fauna", sono citati gli "interventi per la dissuasione dall'attraversamento da parte dei macromammiferi" e "sottopassi per piccoli animali", conformi sia a quanto contenuto nei manuali e linee guida dell'ISPRA "Frammentazione del territorio da infrastrutture lineari" "Sottopassi faunistici", che alla richiesta che la Regione Abruzzo ha avanzato (inserimento di tombini erpetofauna lungo il tracciato) nella realizzazione della messa in sicurezza di altri interventi.

Per i singoli lotti le opere che ne consentono l'attraversamento, (riducendo quindi la frammentazione del territorio), sono:

- "Lotto A": lungo il tracciato lungo circa 4.200 m sono stati previsti due sottopassi ed un tombino idraulico di dimensioni rispettivamente di 9x2,50 6x2,50 e 6x3, oltre a due viadotti di lunghezza pari a 259 e 279 m.
- "Lotto B": lungo il tracciato lungo circa 6.325 m sono stati previsti due sovrappassi e tre sottopassi di dimensioni, quest'ultimi rispettivamente di 6,25x2,60 6,25x5,50 e 6,25x5,50, oltre ad un ponte sul fiume Aterno di luce pari a 35 m.
- "Lotto C": il tracciato lungo circa 4.252 m sono stati previsti sei sottopassi scatolari di dimensioni: n. 1 5,00x3,50, n. 1 12,50x5,50, n. 1 5,00x5,50, n. 2 3,00x5,00, n. 1 5,00x6,00; undici tombini scatolari di dimensioni: n. 2 5,00x4,50, n. 5 3,00x5,00, n. 1 5,00x5,50, n. 1 5,00x3,50, n. 2 5,00x3,00; ventidue tombini idraulici in lamiera ondulata a sezione ribassata 1.800x1.400 mm; un ponte sul Fiume Vera di luce 24 m; un viadotto di luce 210 m.

E' utile comunque ricordare che lo studio presentato è relativo ad una progettazione preliminare e che nelle successive fasi di progettazione le opere d'arte, anche quelle a servizio della fauna, saranno studiate con maggiore dettaglio.

Si ritiene quindi non veritiera l'ipotesi della "barriera ecologica impermeabile" citata nelle osservazioni del WWF.

Punto d) OPZIONE ZERO

L'opzione "zero" rappresenta l'ipotesi progettuale di conservare lo stato di fatto.



Anche l'ipotesi progettuale paventata nelle osservazioni del WWF di adeguare in sede la S.S. 17, limitatamente al lotto C (Bazzano-San Gregorio) appare di difficile fattibilità.

La presenza diffusa di passaggi a livello e innesti a raso richiederebbe l'inserimento di svincoli a livelli sfalsati e comunque la necessità di ricorrere a varianti di tracciato per raccordare i "punti fissi" sopra citati che, per il lotto C sono rappresentati dal realizzando snodo tra la S.C. Mausonia, la S.P. 17 ter e la S.S. 17 (cosiddetto svincolo di Bazzano) e il bivio tra la S.S. 17 e la S.P. Subequana.

Giova ricordare che l'attuale sede della S.S. 17 si sviluppa a ridosso delle aree industriali e commerciali di Bazzano, che, nelle ipotesi di adeguamento paventato, non potrebbero più avere accesso diretto su una viabilità extraurbana tipo C1, il che determinerebbe ricadute drammaticamente negative sulle attività stesse.

A ciò si aggiunga l'impegno economico connesso con l'esproprio di terreni a destinazione d'uso industriale, che si renderebbe necessario per la realizzazione degli svincoli suddetti, oltre che delle viabilità complanari per garantire l'accesso alle aree industriali e delle modifiche inevitabili di tracciato per raccordare i "punti fissi".

Lo scenario ipotizzato determinerebbe grave pregiudizio per intere aree industriali/commerciali.

Queste sono le motivazioni alla base della non delocalizzabilità del tracciato proposto e della impossibilità di perseguire l'ipotesi dell'opzione zero, ovvero dell'adeguamento in sede.

Resta inteso che il livello di studio preliminare proposto non rappresenta la sede di un approfondimento tecnico economico delle problematiche rappresentate, ma ne costituisce utile strumento di valutazione qualitativa per condurre una analisi di screening.

Definito lo sviluppo principale del progetto sono comunque state inserite nello studio "piccole varianti di percorso", analizzando ben 10 alternative che non stravolgono l'essenza del progetto.

Il tratto denominato Lotto A, è posto tra i centri abitati di Cansatessa, Coppito e Pettino a nord ed a sud con la montagna di Roio. L'unico percorso fattibile è quello ricavato nel corridoio parallelo alla ferrovia preso in considerazione, con quattro, circoscritte, alternative possibili.

La viabilità di progetto non costituirà una ulteriore barriera ai percorsi faunistici, almeno rispetto allo stato dei luoghi esistente. Infatti dalle planimetrie risulta che la strada progettata corre parallelamente alla ferrovia e in mezzo alla zona industriale, dove si ritiene essere non determinante la presenza di una vita faunistica sviluppata.

Il tratto denominato Lotto B, si sviluppa quasi per intero sulla viabilità esistente, ha a nord il centro abitato della città di L'Aquila, per poi passare alle frazioni di Bazzano e Paganica ed a sud la montagna di Roio. Ricalcando il progetto la viabilità esistente ormai da decenni, modificando e rettificando in alcuni punti curve e livellette, non si ritiene di creare ulteriori barriere.

Anche qui sono state prese in considerazione diverse possibili alternative, riportandone quattro nello studio in oggetto. Quella proposta è la più plausibile in quanto, ricade sostanzialmente su viabilità esistente, ovvero potenziata.

In ultimo, il tratto denominato Lotto C, è sito tra la zona industriale di Bazzano a nord ed i centri abitati di Monticchio ed Onna a sud. In questo tratto, sono state studiate due alternative ed a queste, come spiegato nella prima parte della presente, affiancata una terza, sulla base del parere della Soprintendenza ai Beni Paesaggistici d'Abruzzo.

Punto e) RISCHIO IDRAULICO

In questo punto delle osservazioni viene ripetutamente fatto presente il rischio idraulico del Fiume Aterno e le possibili conseguenze. La delocalizzazione della viabilità si presenta alquanto improbabile in quanto, volendo spostare il tracciato a nord, si andrebbe ad inficiare la finalità dell'opera di connettere aree ormai già insediate.

La non-delocalizzabilità appare dunque evidente da quanto esposto precedentemente. Sono state individuate opere prodromiche alla realizzazione della viabilità di progetto, compatibili con i progetti di messa in sicurezza del fiume Aterno



redatti dal Commissario all'Emergenza del Bacino del fiume Aterno, come meglio esposto nello studio preliminare già presentato.

A ciò si aggiungono le opere d'arte minori che determinano la maggiore "trasparenza" idraulica del lotto C: sei sottopassi scatolari, undici tombini scatolari, ventidue tombini idraulici in lamiera ondulata a sezione ribassata, un ponte sul Fiume Vera ed un viadotto.

In ogni caso anche l'Autorità di Bacino ha espresso un preliminare positivo parere agli interventi idraulici individuati nello studio.

Punto f) CASSE DI ESPANSIONE LOTTI A e B

Nella relazione preliminare trasmessa viene ben chiarito che per i lotti A e B sussiste la problematica dei finanziamenti delle casse di espansione, alle quali risulta subordinata la compatibilità idraulica dei lotti richiamati.

Punto g) CUMULO CON ALTRI PROGETTI

Nella relazione è chiarito che il progetto si pone in prosecuzione di quelli di adeguamento della SS17 nel tratto tra San Gregorio e Navelli. Il cumulo con detti interventi potrà opportunamente essere oggetto di successivi e approfonditi studi anche alla luce delle risultanze della fase di screening in atto.

Punto h) BILANCIO ENERGETICO DELLE EMISSIONI

Il bilancio energetico delle emissioni potrà essere oggetto di successivi e approfonditi studi anche alla luce del rilevamento del traffico gravante sul tratto, nell'eventuale successiva fase di procedura VIA.

Punto i) IMPATTO PAESAGGISTICO

L'analisi dell'impatto paesaggistico ritenuta superficiale, in realtà non lo è se si tiene conto che l'opera infrastrutturale si inserisce in un'area oramai fortemente antropizzata e che la stessa risulta o in sovrapposizione a viabilità esistenti (tratto Lotto "B") o in affiancamento a viabilità o linee ferroviarie (tratti Lotti "A" e "C").

Si sottolinea che, nell'ambito della procedura di acquisizione del nulla osta paesaggistico, è pervenuto il positivo parere preliminare della competente Soprintendenza ai Beni Ambientali e Paesaggistici, pur con richiesta di valutare una traslazione del tracciato del lotto C, come meglio specificato nella prima parte della presente relazione.

Punto l) RICHIAMI ALLA CONFERENZA DEI SERVIZI DEL 2009

Il richiamo alla conferenza dei servizi, pur invalidata dalla revoca di alcuni pareri resi in quel contesto, resta valida ai fini della cronologia degli eventi che si sono susseguiti nella controversa vicenda progettuale della variante sud, nonché all'inquadramento dell'iter approvativo del progetto.

Certi di aver fornito utili chiarimenti in merito si resta a disposizione per eventuali ulteriori necessità.

IL CAPO COMPARTIMENTO
(Ing. Lelio RUSSO)

Allegati:

- Lotto C: Ipotesi di variante C1-rev1 – passaggio su via delle Mesi - (planimetria, profilo, sezioni trasversali)