

## Leggi Messaggio

Da: "Per conto di: anas.abruzzo@postacert.stradeanas.it" <posta-certificata@legalmail.it>

A: [via@pec.regione.abruzzo.it](mailto:via@pec.regione.abruzzo.it)

CC:

Ricevuto il: 24/06/2014 11:21 AM

Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Invio nota CAQ-0018073-P del 23.06.2014

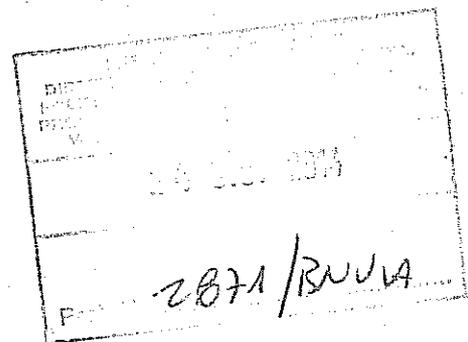
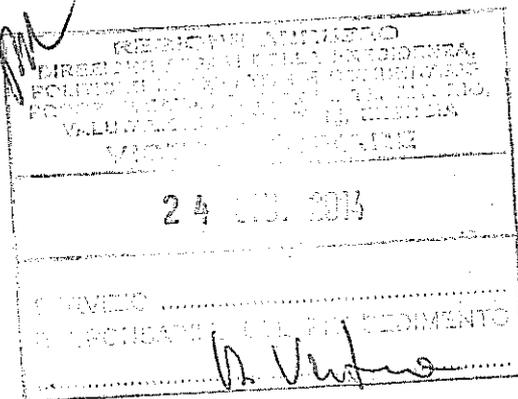
[CAQ-0018073-P del 23.06.2014.pdf\(719459\)](#)

- [Rilascia](#)
- [Concludi](#)
- [Accessi](#)
- [Mostra Certificato](#)

- [Azioni](#) ▾

[Stampa](#) [Cancella](#) [Sposta in: DELETED ITEMS DRAFTS RECEIPTS SENT ITEMS](#)

Si trasmette in allegato la nota indicata in oggetto. Cordiali saluti. ANAS S.p.A. Compartimento della Viabilità per l'Abruzzo Via dei Piccolomini, 5 67100 L'AQUILA





**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  
Pec [anas.abruzzo@postacert.stradeanas.it](mailto:anas.abruzzo@postacert.stradeanas.it)

**Compartimento della Viabilità per l'Abruzzo**

A.T.N.C.

ANAS S.p.A



020245186900

Prot. CAQ-0018073-P del 23/06/2014

**REGIONE ABRUZZO**

Direzione Affari Della Presidenza - Servizio Tutela,  
Valorizzazione del Paesaggio e Valutazioni Ambientali  
Ufficio Valutazione Impatto Ambientale  
Via L. da Vinci n.6  
67100 L'Aquila  
[via@pec.regione.abruzzo.it](mailto:via@pec.regione.abruzzo.it)

**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"; Lotta "B": Adeguamento della s.c.Mausonia; Lotta "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.

Rif. Procedura V.I.A. del 15/2/2014 – richiesta CAQ-3892-P del 14/02/2014 - Controdeduzioni ANAS alle osservazioni pervenute sul progetto preliminare (art. 25 Dl:vo 152/06 e s.m.i.)

Si trasmettono in allegato le controdeduzioni alle osservazioni pervenute al progetto di che trattasi, da parte dei comitati rappresentati da "San Gregorio Rinasce Onlus" e dal Comune di Poggio Picenze, dichiarando la disponibilità, prima della conclusione della fase di valutazione, ad un contraddittorio con detti comitati, per quel che concerne la procedura V.I.A. in corso.

Si ringrazia per l'attenzione concessa.

*me* Il Capo Compartimento  
(Ing. Lelio RUSSO)

**Allegati:**

- Controdeduzioni al Comitato San Gregorio Rinasce Onlus ed altri;
- Controdeduzioni al Comune di Poggio Picenze ed altri.

*clia* IL DIRIGENTE AREA TECNICA  
Progettazione Nuove Costruzioni  
(Ing. Sergio LAGROTTERIA)





**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  
Pec [anas.abruzzo@postacert.stradeanas.it](mailto:anas.abruzzo@postacert.stradeanas.it)

**Compartimento della Viabilità per l'Abruzzo**

**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

**Comune intervento:** L'AQUILA, altri comuni: Fossa Barsciano Provincia:AQ

## **CONTRODEUZIONI ANAS ALLE OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI POGGIO PICENZE + altri**

La presente relazione contiene le controdeduzioni alle osservazioni del Comune di Poggio Picenze che, su delega anche dei Comuni limitrofi di Fossa, San Demetrio ne' Vestini e Villa Sant'Angelo, ha formulato nell'ambito della procedura di Verifica di Impatto Ambientale avviata da ANAS con richiesta del prot. CAQ-3892-P del 14/2/2014.

L'Amministrazione comunale di Poggio Picenze propone una soluzione progettuale radicalmente difforme da quanto presentato da ANAS nella procedura V.I.A. di cui sopra.

Si deve segnalare in premessa che, quanto proposto dal Comune, rappresenta una variante all'ipotesi progettuale di altro progetto redatto da ANAS relativo all'adeguamento in sede della S.S. 17 nel tratto compreso tra San Gregorio e San Pio delle Camere; infatti il tracciato segnalato si sviluppa fuori sede, diversamente da quanto originariamente previsto.

Ciò premesso si ritiene formalmente non pertinente la proposta del Comune di Poggio Picenze rispetto al contenuto della procedura di che trattasi, giacchè la stessa è riferita ad altro intervento.

Ritenendo tuttavia necessario chiarire alcuni aspetti che potrebbero avere influenza con il progetto della Variante Sud di L'Aquila ed in particolare con il Lotto C, tra l'abitato di Bazzano e San Gregorio, si rappresenta quanto segue.

\*\*\*\*\*

Il progetto di ammodernamento della S.S. 17 nel tronco da San Gregorio a San Pio delle Camere, richiamato dal Comune di Poggio Picenze, è stato oggetto di valutazione di impatto ambientale dall'Ufficio V.I.A. della Regione Abruzzo, conclusasi con giudizio del Comitato V.I.A. 1863 del 25/10/2011, positivo con prescrizioni.

A seguito delle sopra citate prescrizioni, ANAS ha avviato alcuni studi finalizzati a verificare la fattibilità di una nuova ipotesi progettuale che, ponendosi in prosecuzione del Lotto C della Variante Sud, potesse soddisfare le aspettative del territorio.

La richiesta del Comune di Poggio Picenze è tesa a promuovere la realizzazione di un'arteria, posta a sud della attuale S.S. 17, di collegamento con i nuclei artigianali, commerciali ed industriali di Fossa, Poggio Picenze, San





Demetrio, Sant'Eusanio e Villa Sant'Angelo, di cui al Protocollo di Intesa datato 28/10/2013 allegato alle osservazioni depositate dagli istanti.

Le finalità che le Amministrazioni locali intendono perseguire non possono trovare soddisfacimento nella soluzione progettuale che si propone (lotto C), giacché il progetto di che trattasi ha una valenza di "dorsale principale" a cui si ricollega, nel caso specifico, un livello di viabilità di rango inferiore rappresentato dalla S.R. 261 "Subequana" di proprietà della Regione ed in gestione alla Provincia di L'Aquila.

Pertanto si ritiene non accoglibile la richiesta dei Comuni di recepire le proprie osservazioni nell'ambito del procedimento di V.I.A. in corso, ferma restando la disponibilità di ANAS di valutare la fattibilità, anche economica, di un progetto che si ponga in prosecuzione del lotto C della Variante Sud e, servendo le aree industriali ed artigianali dei comuni di Poggio Picenze, Fossa e San Demetrio, si ricollegli alla S.S. 17, in prossimità del comune di Barisciano.

Tale disponibilità è stata formalizzata dal Presidente dell'ANAS con nota prot. CDG-73906-P del 03/06/2014 che ad ogni buon fine si allega alla presente.

Per completezza di esposizione si significa che in data 6 maggio u.s., nel corso di un incontro con le rappresentanze del territorio, su richiesta del Comune di L'Aquila, ANAS si è dichiarata disponibile a valutare la fattibilità di due modifiche al progetto in corso di istruttoria, di seguito illustrate:

- 1) una traslazione della rotatoria di innesto del Lotto C sulla S.S. 17 verso Poggio Picenze, in modo da conseguire una soluzione che possa trovare il gradimento della Comunità di San Gregorio;
- 2) la realizzazione di un collegamento tra la viabilità di progetto e la S.R. Subequana, per facilitare l'accessibilità alle aree industriali a sud della S.S. 17 (Fossa, San Demetrio, etc).

Per dette ipotesi si sta procedendo allo sviluppo del progetto e si allega stralcio planimetrico della soluzione alternativa individuata.

### CONCLUSIONI

Per tutto quanto sopra esposto ANAS ritiene non accoglibili le osservazioni promosse dal Comitato "San Gregorio Rinasce" Onlus.

IL PROGETTISTA  
(Ing. Vincenzo CATTONE)

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO  
DIRIGENTE AREA TECNICA PROGETTAZIONE  
(Ing. Sergio Serafino MAGROTTERIA)

IL CAPO COMPARTIMENTO  
(Ing. Lelio RUSSO)

Allegati:  
nota Presidente ANAS CDG-73909-P del 03/06/2014  
stralcio planimetrico soluzione alternativa





Anas SpA Società con Socio Unico  
Cap. Soc. € 2.269.892.000,00 - Iscr. R.E.A. 1024951 - P.IVA 02133681003 - C.F. 80208450587  
Via Monzambano, 10 - 00185 Roma - Tel. 06 44461  
Fax 06 4456224 - 06 4454956 - 06 4454948 - 06 44700852  
Pec anas@postacert.stradeanas.it

Il Presidente

ANAS S.p.A



Prot. CDG-0073909-P del 03/06/2014

Egregio  
Dott. Massimo Cialente  
Sindaco di L'Aquila  
Via F. Filomusi Guelfi, 2  
Villa Gioia  
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.  
Lotto "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 alla Km  
45+000 in località San Gregorio. - Progetto Preliminare n. 491 del 21-12-2011.

con riferimento alla Sua nota n. 47386 del 21/5/2014 relativa a quanto indicato in oggetto, desidero confermarLe la disponibilità da parte di Anas ad accogliere le richieste di traslazione dello svincolo terminale della variante alla S.S. 17 e di realizzazione di una bretella di raccordo con la S.R. 261 "Subequana", modifiche in corso di predisposizione e che potranno essere recepite nell'ambito della procedura approvativa del Lotto C, già avviata da Anas.

Per quel che concerne la richiesta di revisione progettuale dell'intervento San Gregorio-San Pio delle Camere, attesa la circostanza che lo stesso risulta essere inserito nella programmazione Anas ma privo di finanziamenti, questa Società provvederà ad aggiornare la progettazione e l'inserimento di detto intervento nei propri piani finanziari, compatibilmente con le future assegnazioni che saranno messe a disposizione di Anas.

Assicurando la mia costante attenzione alle problematiche legate al Suo territorio, l'occasione mi è gradita per porgerLe i più cordiali saluti.

Pietro Ciucci





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 del Piccolomini, 5 - 67100 L'Aquila - Tel. 0862.305101 - Fax. 0862.305260  
Pec anas.abruzzo@postacert.stradeanas.it

Compartimento della Viabilità per l'Abruzzo

Area Nuove Costruzioni

**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

**Comuni di intervento:** L'Aquila, Fossa, Barsciano

## **CONTRODEUZIONI ANAS ALLE OSSERVAZIONI DEL COMITATO "SAN GREGORIO RINASCE ONLUS+altri"**

La presente relazione contiene le controdeduzioni alle osservazioni del comitato "San Gregorio Rinasce" ed altri, formulate nell'ambito della procedura di Verifica di Impatto Ambientale avviata da ANAS con richiesta del prot. CAQ-3892-P del 14/2/2014.

Preliminarmente si osserva che il processo di localizzazione dell'opera, di valutazione di compatibilità ambientale e, più in generale, dell'approvazione di un progetto, scaturisce da scelte strategiche delle Amministrazioni locali che, a valle dell'iter istruttorio avviato da ANAS, sono chiamate ad assumere decisioni in ordine alla approvabilità del progetto.

### **Punto A): sulla richiesta di Annullamento della procedura VIA avviata in data 25/06/2013**

ANAS ha avviato la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, presso la Regione Abruzzo sul progetto di che trattasi, con richiesta prot. CAQ-20459-P del 25/06/2013.

Successivamente, con nota CAQ-34452-P del 07/11/2013, L'ANAS ha richiesto l'annullamento della procedura in itinere, poiché, trattandosi di progetto inserito in Legge Obiettivo, ANAS ha provveduto a ripresentare l'istanza V.I.A. in data 14/2/2014, contestualmente alla richiesta di avvio della Conferenza dei Servizi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al quale devono confluire tutti i pareri afferenti l'iter autorizzativo del progetto, ivi incluso il parere di compatibilità ambientale di competenza della Regione Abruzzo, ai sensi di quanto previsto alla Parte II - Titolo III - Capo IV del D.Lvo 163/06 e s.m.i. (interventi rientranti in Legge Obiettivo).



Certificato ISO 9001:2008 rilasciato da TÜV Italia srl

*Scarf. No 1*



Da quanto sopra precede ANAS non rileva alcuna illegittimità e contraddizione nella procedura seguita, per ciò che concerne l'espressione del parere di compatibilità ambientale da parte della Regione.

**Punto I): Artificiosa suddivisione dell'opera**

Il progetto preliminare di che trattasi rientra nell'itinerario denominato dalla Legge Obiettivo "Rieti-L'Aquila-Navelli" ed infatti il progetto è stato unitariamente presentato dall'ANAS all'esame della competente struttura regionale, per valutare compiutamente gli effetti sul territorio in cui si inserisce così come previsto all'art. 22 del D.Lvo 152/06e s.m.i. e relativo allegato VII.

A parere di ANAS gli effetti del progetto di che trattasi sono compiutamente analizzati nell'ambito territoriale ricompreso nel progetto denominato "Variante Sud" e non sembrano essere stati esclusi interventi che potrebbero modificare le valutazioni sottoposte all'esame della Regione Abruzzo.

Infatti nello studio di impatto ambientale, specificatamente nel quadro progettuale, cap. 5, sono state riportate le risultanze dello studio trasportistico, in cui nella rete viaria presa in esame ed inclusa nel modello di simulazione, è ricompresa la viabilità secondaria urbana ed extraurbana che interessa l'area di studio (SS17, SS80, SS684, SR17BIS), la viabilità locale che presenta connessioni con il tracciati di progetto, la tratta autostradale A24 "Strada dei parchi" e le sue connessioni con il tessuto viario di livello inferiore.

In questa specifica sezione è stata riportata la stima dei flussi di traffico attraibili dalla nuova configurazione di progetto ipotizzata per i Lotti A, B e C, e delle alternative progettuali, elemento informativo indispensabile per la determinazione quantitativa degli impatti ambientali relativi alla fase di esercizio della nuova infrastruttura.

I contenuti dello studio di impatto ambientale risultano pienamente conformi con quanto richiesto dalla Normativa vigente, la quale non prevede l'obbligo di eseguire misure di monitoraggio sito specifiche in questa fase di avvio della procedura. Peraltro, vista la tipologia di opera e la sensibilità del contesto territoriale, il materiale bibliografico a disposizione è stato comunque, integrato con gli esiti di sopralluoghi speditivi di campo.

Per la matrice ambientale del rumore sono stati eseguiti rilievi fonometrici volti alla caratterizzazione dello stato "ante operam" e taratura del modello per la predisposizione dello studio previsionale acustico. Le risultanze di tali misure fonometriche sono state riportate all'interno dello studio di impatto ambientale, nella sezione specifica relativa alla matrice ambientale rumore.

\*\*\*\*\*

Il progetto di ammodernamento della S.S. 17 nel tronco da San Gregorio a San Pio delle Camere, richiamato dal comitato cittadino di San Gregorio, è stato oggetto di valutazione di impatto ambientale che si è conclusa con giudizio del Comitato V.I.A. 1863 del 25/10/2011, positivo con prescrizioni.



Le indicazioni progettuali contenute nelle osservazioni del Comune di Poggio Picenze, tese a individuare un tracciato di progetto in variante alla S.S. 17 tra San Gregorio e Barisciano, che serva le aree industriali di Fossa e Poggio Picenze, sono allo studio da parte di ANAS e le stesse si potrebbero configurare come un ulteriore stralcio funzionale aggiuntivo della Variante Sud, in sostituzione della precedente progettazione di adeguamento in sede della S.S. 17 tra San Gregorio e San Pio delle Camere, ormai superata.

Premesso quanto sopra, detta progettazione, allo stato priva di copertura finanziaria, non è inserita nella procedura di che trattasi.

### Punto II): Finalità dell'opera

La Variante alla S.S. 17 a Sud di L'Aquila ha la finalità di decongestionare il traffico della attuale S.S. 17, allontanandolo dalle aree urbanizzate di L'Aquila, privilegiando il collegamento con le aree industriali di Pile e Bazzano.

Tale finalità viene perseguita mediante interventi di adeguamento in sede o in variante alla S.S. 17, fermo restando l'obiettivo di collegare sempre viabilità di "rango" statale.

Nel merito della sostenibilità dell'intervento si rimanda al capitolo 10 del quadro progettuale dove è stata condotta la valutazione costi benefici dell'opera.

La richiesta del Comitato di abbandonare la soluzione progettuale proposta da ANAS e di promuovere la realizzazione di una arteria di collegamento con i nuclei artigianali, commerciali ed industriali di Fossa, Poggio Picenze, San Demetrio, Sant'Eusanio e Villa Sant'Angelo, di cui al richiamato Protocollo di Intesa datato 28/10/2013, non può trovare accoglimento nella soluzione progettuale che si propone.

Infatti il progetto di che trattasi ha una valenza di "dorsale principale" a cui si ricollega, nel caso specifico, un livello di viabilità di rango inferiore rappresentato dalla S.R. 261 "Subequana" di proprietà della Regione ed in gestione alla Provincia di L'Aquila, che ben può rappresentare il collegamento capillare con il territorio circostante, non immediatamente a ridosso della viabilità statale.

La soluzione proposta per il lotto C in Variante alla S.S. 17 viene considerata dalle comunità locali "invasiva" e di eccessivo "consumo del territorio" nel tratto Bazzano-San Gregorio, mentre lo stesso Comitato e le Amministrazioni locali, ritengono efficace la soluzione di variante alla S.S. 17 nel tratto successivo, San Gregorio-San Pio, in un'area orograficamente impervia, con necessità di prevedere opere d'arte (gallerie e viadotti), in un'area ad elevatissimo interesse archeologico.

I timori del Comitato circa l'"accerchiamento" della frazione di San Gregorio da opere infrastrutturali, a parere di ANAS, appaiono infondate.

Si osserva che il progetto del Lotto C prevede una viabilità complanare di riconnessione, nonché opere d'arte minori (ponticelli e sottopassi) che garantiscono la continuità della viabilità esistente, e dunque la fruibilità del territorio.

Seif. ME



Il consumo del territorio nel "triangolo" individuato dall'asse di progetto, dalla S.S. 17 attuale e dalla S.R. 261 non è "totale", come asserito, ma si limita al corpo stradale di progetto, per il quale è possibile peraltro individuare soluzioni localizzate, che potrebbero limitare l'ingombro del "terrapieno", mediante accorgimenti costruttivi, quali muri di sostegno o terre armate, che consentono di verticalizzare le scarpate dei rilevati riducendo gli ingombri.

La sistemazione dello svincolo tra la S.R. 261 "Subequana" e la S.S. 17 mediante circolazione a rotatoria inoltre, non può considerarsi un'opera aggiuntiva ed invasiva, poiché rappresenta un miglioramento in sede, senza consumo di territorio, di uno svincolo esistente, che ad oggi costituisce una forte criticità per le manovre sinistrorse, soprattutto per i mezzi pesanti.

La contiguità tra viabilità di progetto e aree residenziali viene mitigata mediante previsione di barriere fonoassorbenti, che, sulla base dei modelli diffusionali utilizzati per la progettazione, si ritengono sufficienti al contenimento dei livelli di impatto acustico, ferma restando la possibilità di eventuali integrazioni localizzate di opere di mitigazione, sulla base di eventuali necessità e successivi affinamenti progettuali.

Da ultimo si segnala che in data 6 maggio u.s., nel corso di un incontro con le rappresentanze del territorio, su richiesta del Comune di L'Aquila, ANAS si è dichiarata disponibile a valutare la fattibilità di due modifiche al progetto in istruttoria:

1. una traslazione della rotatoria di innesto del Lotto C sulla S.S. 17 verso Poggio Picenze, in modo da conseguire una soluzione che possa trovare il gradimento della Comunità di San Gregorio;
2. la realizzazione di un collegamento tra la viabilità di progetto e la S.R. Subequana, per facilitare l'accessibilità alle aree industriali a sud della S.S. 17.

Per dette modifiche si sta procedendo allo sviluppo del progetto e si allega stralcio planimetrico della soluzione alternativa individuata, che potrebbe confluire nell'ambito della procedura di valutazione dell'opera.

\*\*\*\*\*

In merito alle osservazioni sulle alternative progettuali si precisa che quanto presentato nello studio in oggetto è stato redatto in conformità dell'allegato VII del D.Lvo 152/06, che prevede la valutazione delle alternative progettuali considerate, oltre alla soluzione prescelta ed alla alternativa "zero".

In particolare si significa che l'alternativa "9D", è stata valutata, anche con riferimento alle osservazioni emerse nel corso di precedenti istruttorie progettuali, ai fini del potenziamento della S.S. 17 in sede esistente.

Si deve però far rilevare che tale soluzione è di difficile perseguimento poiché presenta uno sviluppo di tracciato che comporterebbe, per i flussi di traffico che provengono dalla A24/SR17 ter, di percorrere lo svincolo in costruzione di "Bazzano" che sovrappassa la ferrovia, proseguire sulla esistente rotatoria all'innesto con la S.P. Mausonia, sopra passare nuovamente la ferrovia per rientrare, infine, sulla S.S. 17 e proseguire verso San Gregorio.



L'alternativa in argomento, oltre a presentare costi elevati per la necessità di scavalcare la stazione ferroviaria di Paganica, raccordarsi con svincoli a livelli sfalsati con la viabilità locale e comportare espropri importanti in aree industriali con forti disagi nella fase di cantierizzazione, ad avviso di ANAS, avrebbe un impatto sul territorio assai rilevante.

L'alternativa "zero" presenta ridotta funzionalità, circostanza confermata dagli studi in atti ed in particolare dall'analisi costi-benefici, oltre all'evidenza rappresentata dalle code nelle ore di punta che interessano la S.S. 17 e dai numerosi accessi e passaggi a livello. La stessa è stata comunque sviluppata e non ritenuta idonea per le motivazioni di cui sopra.

**Punto III): ambiguità del contenuto dell'opera per presenza di ipotesi plurime e sul deposito di documentazione difforme da quella proposta nella verifica di assoggettabilità**

In riferimento alla invocata "ambiguità" del progetto per la presenza di plurime ipotesi progettuali, con l'intento di "scaricare all'Ufficio VIA la funzione di decidere quale tracciato dover esaminare e approvare", si riporta di seguito l'estratto dell'art. 22 commi 2 e 3 del D.Lvo 156/06 e s.m.i. che prevedono la valutazione di ipotesi alternative, ferma restando la scelta progettuale operata da ANAS, ben individuata nel progetto in istruttoria: "...[Art. 22] 2. Lo studio di impatto ambientale, e' predisposto, secondo le indicazioni di cui all'allegato VII del presente decreto e nel rispetto degli esiti della fase di consultazione definizione dei contenuti di cui all'articolo 21, qualora attivata. .... 3. Lo studio di impatto ambientale contiene almeno le seguenti informazioni: ... d) una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal proponente, ivi compresa la cosiddetta opzione zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale".

Lo studio di che trattasi ha puntualmente rispettato le norme soprariportate.

In merito alla richiamata modifica del tracciato di progetto rispetto a quanto presentato in fase di V.A. si precisa preliminarmente che le menzionate (e presunte) "innumerevoli" modifiche al tracciato di progetto dal 2009 ad oggi attestano l'attenzione che ANAS pone alle sensibilità del territorio, con l'obiettivo della più ampia condivisione delle scelte progettuali.

Appare evidente l'infondatezza della obiezione circa la presentazione alla Regione Abruzzo di un "nuovo tracciato" in data 27.7.2012 per il lotto C, "difforme" da quello pubblicato nell'avvio della procedura di Verifica di Assoggettabilità avviato in data 22/2/2012, "in totale spregio della normativa vigente".

Le modifiche al tracciato del Lotto C pubblicato nella Verifica di Assoggettabilità del 22/2/2012 sono state inoltrate alla Regione Abruzzo, con nota CAQ-21193-P del 26/7/2012 (allegata alla presente), nell'ambito della procedura di V.A., in risposta alle osservazioni al progetto del WWF e delle Organizzazioni territoriali di Onna e San Gregorio al progetto pubblicato.

Il tracciato, nell'ambito di quella procedura denominato "C1-rev. 1", con puntuali modifiche planimetriche, per quanto possibile, teneva in considerazione le osservazioni del territorio. Detto tracciato, sul quale nell'ambito della procedura di V.A. si era espressa favorevolmente anche la Soprintendenza B.A.P., è stato recepito nella successiva fase di rinvio a V.I.A., con

Scrf. MP



procedura di evidenza pubblica, nel rispetto della normativa e della partecipazione del pubblico, come peraltro testimoniato dalla osservazione della Onlus che qui si riscontra.

Le circoscritte modifiche di tracciato introdotte non hanno infatti inficiato il contenuto degli studi condotti, ferma restando ogni ulteriore eventuale necessità di approfondimento progettuale e di impatto sul contesto, nell'ambito della procedura in corso.

Peraltro le vicende che afferiscono tutto l'iter procedurale del progetto che si esamina, sono state oggetto di specifico paragrafo "precedenti amministrativi del progetto" (cfr. par. 2.4 dello Studio di Impatto Ambientale/Quadro di riferimento Programmatico/Relazione T00IA10AMBRE01)

#### **Punto IV): Vincolo idrogeologico e asserita autorizzazione dell'Autorità di Bacino a costruire l'opera**

In ordine all'aspetto di compatibilità idrogeologica del progetto preliminare di che trattasi si rimanda ai contenuti del S.I.A. e segnatamente al quadro di riferimento programmatico, in cui viene condotta una analisi delle alternative di progetto e della scelta progettuale che ANAS ha ritenuto di sottoporre all'attenzione dei competenti Uffici Regionali (cfr. Relazione illustrativa progetto preliminare T00EG01GENRE01 paragrafo 3 e Relazione S.I.A. Quadro Programmatico T00IA20AMBRE01 paragrafo 5).

Nella documentazione sottoposta alla procedura V.I.A. si fa riferimento ad un progetto preliminare redatto dal Commissario all'Emergenza del Fiume Aterno che riguarda il sub-lotto di Bazzano, che non riguarda le cosiddette "vasche di espansione" cui fa riferimento la Onlus, ma altri interventi relativi al fiume Aterno, localizzati nella piana di Bazzano.

Non vi è alcuna "confutazione" nel dichiarare, come peraltro accettato dall'Autorità di Bacino, che gli interventi di messa in sicurezza idraulica del fiume Aterno sono propedeutici alla realizzazione del Lotto C, attesa la necessità di recepire, nel Piano Stralcio Difesa Alluvioni, le modifiche che potranno essere indotte dai segnalati interventi, come appunto chiarito nella documentazione progettuale.

#### **Punto V): violazione delle norme del Piano Regionale Paesistico e parere rilasciato dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici dell'Abruzzo**

La procedura in itinere di V.I.A. è stata attivata al fine di acquisire i necessari nulla osta anche rispetto alla compatibilità con il Piano Regionale Paesistico, i cui vincoli (conservazione parziale ed integrale) sono ben evidenziati negli elaborati di progetto.

La presenza dei citati vincoli determina la necessità del rilascio del relativo parere di compatibilità/nulla osta per la soluzione progettuale proposta, che nel caso del lotto C è la soluzione denominata "9A".



Per la soluzione "9B", già introdotta nell'ambito della precedente fase di Valutazione di Assoggettabilità, era stato acquisito il nulla osta, ai sensi del D.Lvo 42/2004, da parte della Soprintendenza B.A.P., che aveva chiesto ad ANAS di valutare lo spostamento del tracciato su una viabilità interpodereale esistente.

Tale richiesta è stata recepita nello studio di impatto ambientale di che trattasi, nella soluzione di progetto prescelta, identificata "9A", che peraltro, rispetto alla soluzione "9B", oltre a recepire l'osservazione della Soprintendenza, accoglieva precedenti richieste della Comunità di San Gregorio di traslare la rotonda di innesto sulla SS17 verso Pescara.

Non si ravvisano pertanto anomalie come prospettato dalla Onlus di San Gregorio.

**Punto VI): inesistenza di territorio urbanizzato riguardante il lotto C e ricostruzione del paese di San Gregorio**

Il tronco di S.S. 17 nel tratto sotteso dalla variante del c.d. "Lotto C" è classificato, ai sensi dell'art. 3 del Codice della Strada, esterno al centro abitato, definito questo come un "insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada".

Secondo quanto asserito dalla Onlus emergerebbe, dagli atti progettuali, un tentativo da parte di ANAS di "nascondere" la presenza della frazione di San Gregorio; ad avviso di questa Società non si rilevano le fattispecie segnalate dal comitato Onlus.

L'interferenza con l'abitato di San Gregorio è stata ben segnalata nel progetto, come già evidenziato al precedente punto II per quel che riguarda le misure mitigative acustiche dell'opera, rispetto alla presenza della frazione di San Gregorio.

Non trovano conferma le affermazioni circa l'invasione dell'abitato di San Gregorio da parte della nuova arteria, così come appare singolare l'affermazione che l'asse di progetto sottrarrà l'unico possibile lembo di terreno per la rinascita della frazione, poiché lo stesso è classificato come "zona agricola" dal P.R.G.

Il Comune di L'Aquila già ha chiaramente espresso la volontà di approvazione del progetto, fermi restando possibili accorgimenti progettuali che, salvaguardando la priorità dell'obiettivo strategico, siano tesi a incontrare maggiore condivisione "sociale" con il territorio.

**Punto VII): geologia dei luoghi, inquinamento del suolo, atmosferico, acustico e di vibrazioni**

Gli effetti dell'opera sono stati valutati nella loro completezza, a partire dalle risultanze dello studio trasportistico (quadro progettuale cap. 5) che costituisce supporto numerico di riferimento per le valutazioni quantitative relative a rumore e immissioni in atmosfera.

Sec. M



E' stata inclusa nel modello di simulazione del traffico la rete viaria urbana ed extraurbana che interessa l'area di studio, la viabilità locale che presenta connessioni con il tracciato di progetto, la tratta autostradale A24 "Strada dei parchi" e le sue connessioni con il tessuto viario di livello inferiore. Inoltre in questa specifica sezione è stata riportata la stima dei flussi di traffico attraibili dalla nuova configurazione di progetto ipotizzata per il Lotto A, B e C, e delle alternative progettuali, elemento informativo indispensabile per la determinazione quantitativa degli impatti ambientali relativi alla fase di esercizio della nuova infrastruttura.

Per quanto concerne lo studio diffusionale atmosferico, la scelta degli scenari di simulazione, è stata ampiamente descritta nel paragrafo 7.1.2 dello studio specialistico diffusionale a supporto dello studio di impatto ambientale.

Per il Lotto C è stata riportato lo studio di dettaglio sia per la variante 9A che la variante 9B.

Mentre la variante 9 D risulta essere un adeguamento alla viabilità attuale SS 17 e pertanto rispetto allo scenario attuale detta variante progettuale non comporta sensibili variazioni trasportistiche, non essendo disponibili nuove arterie di connessione all'attuale. Infatti sono proprio le risultanze dello studio trasportistico l'input per la predisposizione del modello diffusionale.

I valori di concentrazione stimati dal modello per lo stato di fatto in generale evidenziano alcune criticità esclusivamente per gli ossidi di azoto ed in particolare in siti prossimi ai tratti viari considerati (rotonde ed incroci o centri abitati). Tale inquinante seppur non direttamente normato per la protezione della salute umana (il limite del DLgs.250/2012 è imposto sul biossido di azoto  $\text{NO}_2$ ) dai risultati del modello evidenzia valori di massimi orari superiori al limite di  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Questa situazione resta però circoscritta nel tempo; infatti il valore del 99.8 percentile è già sensibilmente inferiore al valore massimo orario e pari alla metà del valore limite citato, per dettaglio si formula specifico rimando agli allegati tecnici. Mentre per le polveri  $\text{PM}_{10}$  e  $\text{PM}_{2.5}$ , nonché per gli altri inquinanti non si registrano situazioni di criticità per nessuno dei parametri di qualità dell'aria normati. L'applicazione della modellistica diffusionale ha permesso quindi di valutare l'impatto sulla qualità dell'aria degli scenari sia attuali che di progetto (comprese le varianti progettuali) individuati come principalmente rappresentativi dell'opera da valutare. Nel dettaglio per gli inquinanti principali, quali  $\text{PM}_{10}$  e  $\text{NO}_2$  ( $\text{NO}_x$  in via cautelativa) è stato concluso come in tutti i recettori considerati ci sia un miglioramento stimabile a partire da una riduzione del carico inquinanti del 0,5% fino al 5%. Infatti, le variazioni di concentrazione percentuale, sulla base delle medie annuali dei vari inquinanti sono contenute tra il - 10 % e + 10% circa.

Ciò posto e per maggior dettaglio tecnico progettuale, si rimanda alla consultazione dell'elaborato studio diffusionale atmosferico.

I contenuti dello studio di impatto ambientale risultano pienamente conformi con quanto richiesto dalla Normativa vigente, la quale non prevede l'obbligo di eseguire misure di monitoraggio specifiche in questa fase di avvio della procedura; tuttavia nel caso in specie sono stati condotti sopralluoghi speditivi di campo per caratterizzare gli effetti dell'opera in termini di rumore ed immissione in atmosfera.



Le risultanze di tali misure fonometriche sono state riportate all'interno dello studio di impatto ambientale, cui si rimanda.

**Punto VIII): (istanza in subordine) richiesta di adesione alle istanze dei comuni di Poggio Pienze, Fossa, San Demetrio, Villa S. Angelo**

Si richiamano i contenuti del punto I precisando che ANAS ha manifestato, anche nel corso di recenti incontri, la disponibilità a valutare soluzioni che, salvaguardando l'impostazione del progetto di che trattasi, possa recepire contenute varianti di tracciato che consentano di perseguire un maggior soddisfacimento del territorio.

Le indicazioni progettuali contenute nelle osservazioni del Comune di Poggio Pienze, tese a individuare un tracciato di progetto in variante alla S.S. 17 tra San Gregorio e Barisciano, che serva le aree industriali di Fossa e Poggio Pienze, sono allo studio da parte di ANAS e le stesse si potrebbero configurare come un ulteriore stralcio funzionale aggiuntivo della Variante Sud, in sostituzione della precedente progettazione di adeguamento in sede della S.S. 17 tra San Gregorio e San Pio delle Camere, ormai superata.

Premesso quanto sopra, detta progettazione, allo stato priva di copertura finanziaria, non è inserita nella procedura di che trattasi.

**CONCLUSIONI**

Per tutto quanto sopra esposto ANAS ritiene non accoglibili le osservazioni promosse dal Comitato "San Gregorio Rinasce" Onlus.

IL PROGETTISTA  
(Ing. Vincenzo CATONE)

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO  
DIRIGENTE AREA TECNICA NUOVE COSTRUZIONI E  
PROGETTAZIONE

(Ing. Sergio Serafino LAGROTTERIA)

IL CAPO COMPARTIMENTO  
(Ing. Lelio RUSSO)

**Allegati:**

- nota CAQ-21193-P del 26/7/2012
- stralcio planimetrico soluzione alternativa

**IPOTESI DI MODIFICA LATO C**

**S.S. 17**

**15**

**alternativa**

**SP26**

**Tracciato per via di servizio**

LEGENDA	
	PROGETTO URBANISTICO ESTRINSECI (S/100)
	Block
	Caratteristica servizio
	Zona per l'attuazione progetto
	Zona per parcheggio possibile
	Zona per parcheggi (1000/1200sq)
	Zona per parcheggi (2000/3000sq)
	Zona per parcheggi (4000/5000sq)
	Zona per parcheggi (6000/8000sq)
	Zona per parcheggi (8000/10000sq)
	Zona per parcheggi (10000/15000sq)
	Zona per parcheggi (15000/20000sq)
	Zona per parcheggi (20000/30000sq)
	Zona per parcheggi (30000/40000sq)
	Zona per parcheggi (40000/50000sq)
	Zona per parcheggi (50000/60000sq)
	Zona per parcheggi (60000/70000sq)
	Zona per parcheggi (70000/80000sq)
	Zona per parcheggi (80000/90000sq)
	Zona per parcheggi (90000/100000sq)
	Zona per parcheggi (100000/150000sq)
	Zona per parcheggi (150000/200000sq)
	Zona per parcheggi (200000/300000sq)
	Zona per parcheggi (300000/400000sq)
	Zona per parcheggi (400000/500000sq)
	Zona per parcheggi (500000/600000sq)
	Zona per parcheggi (600000/700000sq)
	Zona per parcheggi (700000/800000sq)
	Zona per parcheggi (800000/900000sq)
	Zona per parcheggi (900000/1000000sq)
	Zona per parcheggi (1000000/1500000sq)
	Zona per parcheggi (1500000/2000000sq)
	Zona per parcheggi (2000000/3000000sq)
	Zona per parcheggi (3000000/4000000sq)
	Zona per parcheggi (4000000/5000000sq)
	Zona per parcheggi (5000000/6000000sq)
	Zona per parcheggi (6000000/7000000sq)
	Zona per parcheggi (7000000/8000000sq)
	Zona per parcheggi (8000000/9000000sq)
	Zona per parcheggi (9000000/10000000sq)
	Zona per parcheggi (10000000/15000000sq)
	Zona per parcheggi (15000000/20000000sq)
	Zona per parcheggi (20000000/30000000sq)
	Zona per parcheggi (30000000/40000000sq)
	Zona per parcheggi (40000000/50000000sq)
	Zona per parcheggi (50000000/60000000sq)
	Zona per parcheggi (60000000/70000000sq)
	Zona per parcheggi (70000000/80000000sq)
	Zona per parcheggi (80000000/90000000sq)
	Zona per parcheggi (90000000/100000000sq)
	Zona per parcheggi (100000000/150000000sq)
	Zona per parcheggi (150000000/200000000sq)
	Zona per parcheggi (200000000/300000000sq)
	Zona per parcheggi (300000000/400000000sq)
	Zona per parcheggi (400000000/500000000sq)
	Zona per parcheggi (500000000/600000000sq)
	Zona per parcheggi (600000000/700000000sq)
	Zona per parcheggi (700000000/800000000sq)
	Zona per parcheggi (800000000/900000000sq)
	Zona per parcheggi (900000000/1000000000sq)
	Zona per parcheggi (1000000000/1500000000sq)
	Zona per parcheggi (1500000000/2000000000sq)
	Zona per parcheggi (2000000000/3000000000sq)
	Zona per parcheggi (3000000000/4000000000sq)
	Zona per parcheggi (4000000000/5000000000sq)
	Zona per parcheggi (5000000000/6000000000sq)
	Zona per parcheggi (6000000000/7000000000sq)
	Zona per parcheggi (7000000000/8000000000sq)
	Zona per parcheggi (8000000000/9000000000sq)
	Zona per parcheggi (9000000000/10000000000sq)
	Zona per parcheggi (10000000000/15000000000sq)
	Zona per parcheggi (15000000000/20000000000sq)
	Zona per parcheggi (20000000000/30000000000sq)
	Zona per parcheggi (30000000000/40000000000sq)
	Zona per parcheggi (40000000000/50000000000sq)
	Zona per parcheggi (50000000000/60000000000sq)
	Zona per parcheggi (60000000000/70000000000sq)
	Zona per parcheggi (70000000000/80000000000sq)
	Zona per parcheggi (80000000000/90000000000sq)
	Zona per parcheggi (90000000000/100000000000sq)
	Zona per parcheggi (100000000000/150000000000sq)
	Zona per parcheggi (150000000000/200000000000sq)
	Zona per parcheggi (200000000000/300000000000sq)
	Zona per parcheggi (300000000000/400000000000sq)
	Zona per parcheggi (400000000000/500000000000sq)
	Zona per parcheggi (500000000000/600000000000sq)
	Zona per parcheggi (600000000000/700000000000sq)
	Zona per parcheggi (700000000000/800000000000sq)
	Zona per parcheggi (800000000000/900000000000sq)
	Zona per parcheggi (900000000000/1000000000000sq)
	Zona per parcheggi (1000000000000/1500000000000sq)
	Zona per parcheggi (1500000000000/2000000000000sq)
	Zona per parcheggi (2000000000000/3000000000000sq)
	Zona per parcheggi (3000000000000/4000000000000sq)
	Zona per parcheggi (4000000000000/5000000000000sq)
	Zona per parcheggi (5000000000000/6000000000000sq)
	Zona per parcheggi (6000000000000/7000000000000sq)
	Zona per parcheggi (7000000000000/8000000000000sq)
	Zona per parcheggi (8000000000000/9000000000000sq)
	Zona per parcheggi (9000000000000/10000000000000sq)
	Zona per parcheggi (10000000000000/15000000000000sq)
	Zona per parcheggi (15000000000000/20000000000000sq)
	Zona per parcheggi (20000000000000/30000000000000sq)
	Zona per parcheggi (30000000000000/40000000000000sq)
	Zona per parcheggi (40000000000000/50000000000000sq)
	Zona per parcheggi (50000000000000/60000000000000sq)
	Zona per parcheggi (60000000000000/70000000000000sq)
	Zona per parcheggi (70000000000000/80000000000000sq)
	Zona per parcheggi (80000000000000/90000000000000sq)
	Zona per parcheggi (90000000000000/100000000000000sq)
	Zona per parcheggi (100000000000000/150000000000000sq)
	Zona per parcheggi (150000000000000/200000000000000sq)
	Zona per parcheggi (200000000000000/300000000000000sq)
	Zona per parcheggi (300000000000000/400000000000000sq)
	Zona per parcheggi (400000000000000/500000000000000sq)
	Zona per parcheggi (500000000000000/600000000000000sq)
	Zona per parcheggi (600000000000000/700000000000000sq)
	Zona per parcheggi (700000000000000/800000000000000sq)
	Zona per parcheggi (800000000000000/900000000000000sq)
	Zona per parcheggi (900000000000000/1000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (1000000000000000/1500000000000000sq)
	Zona per parcheggi (1500000000000000/2000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (2000000000000000/3000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (3000000000000000/4000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (4000000000000000/5000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (5000000000000000/6000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (6000000000000000/7000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (7000000000000000/8000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (8000000000000000/9000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (9000000000000000/10000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (10000000000000000/15000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (15000000000000000/20000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (20000000000000000/30000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (30000000000000000/40000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (40000000000000000/50000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (50000000000000000/60000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (60000000000000000/70000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (70000000000000000/80000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (80000000000000000/90000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (90000000000000000/100000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (100000000000000000/150000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (150000000000000000/200000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (200000000000000000/300000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (300000000000000000/400000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (400000000000000000/500000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (500000000000000000/600000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (600000000000000000/700000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (700000000000000000/800000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (800000000000000000/900000000000000000sq)
	Zona per parcheggi (9000000



**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 Compartmentale: 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 rotatoria 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 Termini Imerese - 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 delle 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 garantisce la 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)