



GIUNTA REGIONALE

**CCR-VIA -- COMITATO DI COORDINAMENTO REGIONALE PER LA  
VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE**

**Giudizio n° 2720 del 25/10/2016**

**Prot n° 2016044291 del 29/02/2016**

**Ditta proponente** A.N.A.S. s.p.a.

**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

**Comune dell'intervento** L'AQUILA, FOSSA e BARIS *Località* Sassa, Pile, Bazzano, Picenze

**Tipo procedimento** VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE ai sensi degli artt. 23 e ss. del D.Lgs. N° 152/2006 e ss.mm.ii. In combinato disposto con il comma 7 dell'art. 6 del succitato Decreto.

**Tipologia progettuale** D.Lgs. 152/06, all.IV, punto 7, lettera g.

**Presenti** (in seconda convocazione)

**Direttore** avv. C. Gerardis (Presidente)

**Dirigente Servizio Tutela Val. Paesaggio e VIA** ing. D. Longhi

**Dirigente Servizio Governo del Territorio** arch. B. Celupica

**Dirigente Politica energetica, Qualità dell'aria** dott. S. Belmaggio

**Dirigente Servizio Politiche del Territorio** dott. D. Melchiorre (dele

**Dirigente Politiche Forestali:**

**Dirigente Servizio Affari Giuridici e Legali**

**Segretario Gen. Autorità Bacino**

**Direttore ARTA** dott.ssa Di Croce (delegata)

**Dirigente Servizio Rifiuti:** dott. F. Gerardini

**Dirigente delegato della Provincia.** (AQ) geom. M. Callocchia (

**Dirigente Genio Civile AQ-TE**

**Dirigente Genio Civile CH-PE**

**Esperti esterni in materia ambientale**



**Relazione istruttoria**

Vedasi sintesi allegata

Istruttore

geom. Di Ventura



## GIUNTA REGIONALE

Preso atto della documentazione tecnica trasmessa dalla ditta A.N.A.S. s.p.a.

per l'intervento avente per 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 da realizzarsi nel Comune di L'AQUILA, FOSSA e BARISCIANO

### **IL COMITATO CCR-VIA**

Sentita la relazione istruttoria predisposta dall'Ufficio

Avv. Sara Cecala - Consiglio Territoriale di Partecipazione di Paganica, anche in rappresentanza delle ONLUS di S. Gregorio, Onna e dei Comitati riuniti firmatari della nota del 6/10/2016. Detta nota Prot. 37/2016 ribadisce il parere negativo in ordine al lotto C (ipotesi di progetto 10 A) ed a tutte le ipotesi di progetto riportate negli elaborati ANAS, in particolare le ipotesi 9b e 9 a con allaccio M, promosse dai Sindaci di L'Aquila, Fossa, Barisciano e Poggio Picenze con accordo del 12/09/2016 ed inviate per il tramite del Presidente della Regione Abruzzo al CCR-VIA. Tali ipotesi sono in contrasto con le Delibere consiliari dei Comuni di Fossa, Barisciano, L'Aquila; quest'ultima in particolare (Delibera n. 52/2016) ha impegnato il Sindaco e la Giunta a determinarsi per ribadire la netta contrarietà a tutte le ipotesi di tracciato ANAS (anche 9 a e 9b). I Comuni di Fossa e Barisciano con Deliberazioni Consiliari nn. 9/2016 e 10/2016 (agli atti) hanno fornito parere negativo al tracciato 10° e caldeggiato l'alternativa viaria redatta dalle associazioni e comitati di messa in sicurezza della SS 17.

Nel merito tutte le ipotesi ANAS, come rilevato nelle osservazioni 2012, 2013 e 2014 dei Comitati di Onna e S. Gregorio e dei cittadini firmatari, presentano le stesse criticità e rischi; ovvero sono in contrasto con il PSDA della Regione Abruzzo in quanto tutta l'area interessata dai progetti è ad elevata pericolosità di esondazione (P3), al riguardo l'Autorità di bacino (nota 4/2/2011) ha avvertito la Società ANAS della necessità e possibilità di esprimere un parere di competenza subordinato all'acquisizione di una dichiarazione nella quale si attestasse che l'infrastruttura pubblica era essenziale, non altrimenti localizzabile e priva di alternative progettuali tecnicamente ed economicamente sostenibili. In relazione al Piano Paesaggistico Regionale occorre evidenziare come tutte le aree comprese nel lotto in parola siano soggette a conservazione integrale e parziale, pertanto ivi è vietato l'uso tecnologico 6.2 (costruzione di strade). Inoltre il Tribunale delle Acque Pubbliche con sentenza n 157/2013 ha bocciato la realizzazione delle vasche di espansione sul fiume Aterno, pertanto l'opera risulta non compatibile con le aree individuate, in mancanza di opere per la mitigazione del rischio. Infine il 9 a e il 9b impattano negativamente sul fiume Aterno e sui paesi di S. Gregorio e Onna, atteso che per S. Gregorio in particolare le opere infrastrutturali previste sono a ridosso delle abitazioni (viadotti e rotatorie).

Tanto premesso chiede al CCR-VIA di esprimere parere negativo al progetto ANAS lotto C in tutte le sue versioni. Prof. Paolo Muzi – Italia Nostra: a nome di Comitati richiama i principi della Convenzione Europea sul Paesaggio e, in particolare, le Raccomandazioni del Consiglio d'Europa del 2008 in ordine alla partecipazione attiva della popolazione e delle relative rappresentanze nei processi decisionali relativi agli interventi sul paesaggio, in quanto incidenti sui quadri ambientali e di vita delle popolazioni stesse. In relazione a quanto sopra, i Comitati richiedono che le posizioni dei consigli Comunali (L'Aquila, Fossa, Barisciano) siano prese in considerazione preminente in quanto rappresentative delle volontà della popolazione. Pertanto chiede di esprimere parere negativo al progetto ANAS lotto C in tutte le sue versioni.

Valutati gli elaborati trasmessi dall'ANAS;

Preso atto di quanto emerso in sede di inchiesta pubblica;

### **ESPRIME IL SEGUENTE PARERE**

### **DI RINVIO PER LE MOTIVAZIONI SEGUENTI**

E' necessario acquisire maggiori informazioni in relazione alla non conformità urbanistica e ai relativi vincoli collegati al territorio interessato, anche ai fini dell'attivazione delle procedure necessarie per porre a cognenza l'intervento con la disciplina urbanistica vigente (locale e sovraordinata).

In particolare, rilevato l'interessamento di aree a pericolosità idraulica, definita elevata e molto elevata nel vigente PSDA, ed al fine del rispetto dell'art. 19 punto c) delle relative norme di attuazione, deve essere prodotta dichiarazione che gli interventi "siano essenziali e non altrimenti localizzabili"; deve essere contestualmente prodotto apposito studio di compatibilità idraulica.





GIUNTA REGIONALE

Si richiede la produzione di detta documentazione entro il 15 dall'invio presente giudizio, al fine di programmare nella successiva settimana un'apposita seduta del Comitato con la presenza delle amministrazioni comunali, che dovranno intervenire mediante un rappresentante unico dotato di mandato da parte dell'organo competente in materia urbanistica.

I presenti si esprimono all'unanimità.

avv. C. Gerardis (Presidente)

ing. D. Longhi

arch. B. Celupica

dott. S. Belmaggio

dott. D. Melchiorre (delegato)

dott. F. Gerardini

(AQ) geom. M. Callocchia (delegato)

dott.ssa Di Croce (delegata)

De Iulis

(segretario verbalizzante)

Il presente atto è definitivo e nei confronti dello stesso è ammesso ricorso giurisdizionale al TAR entro il termine di 60 gg o il ricorso straordinario al capo dello Stato entro il termine di 120 gg. Il giudizio viene reso fatti salvi i diritti di terzi e l'accertamento della proprietà o disponibilità delle aree o immobili a cura del soggetto deputato.





**Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e Politiche Ambientali  
Servizio Valutazione Ambientale**

Progetto soggetto a: **Valutazione Impatto Ambientale VIA**

<b>Oggetto dell'intervento:</b>	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
<b>Descrizione del progetto:</b>	Realizzazione di strada extraurbana secondaria tipo C1 di cui al D.M.5-11-01 in variante alla S.S. 17 da Sassa a Barisciano, articolata in tre lotti funzionali, per complessivi km 17
<b>Azienda Proponente:</b>	ANAS SpA – Via dei Piccolomini, 5 – L'AQUILA

### Localizzazione del progetto

Comune:	L'AQUILA
Provincia:	L'AQUILA
Altri Comuni Interessati:	BARISCIANO e FOSSA
Località:	Sassa, Pile, Bazzano, Pizenze
Numero foglio catastale:	vari
Particella catastale:	varie

### Definizione della procedura

L'intervento è sottoposto alla procedura di A.I.A. ai sensi del D.lgs.152/06 e ss. mm. e ii.:	NO
L'intervento è sottoposto a Valutazione d'Incidenza Ambientale (VINCA):	NO
L'intervento VINCA è di competenza regionale?:	NO
La procedura prevede il N.O.BB.AA.:	SI
il N.O.BB.AA. è di competenza regionale?:	SI
Ricade in un'area protetta:	NO
E' un'area sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004:	SI
Art. 142 del D.Lgs. 42/04:	c) le acque pubbliche e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna
S.I.C.	NO
Z.P.S.	NO
Categoria degli All.ti III e IV del D.Lgs.152/06	pt.7 lett.g) All.IV D.Lgs 152/2006 e smi
Procedimento:	Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del combinato disposto fra la lettera C) del comma 7) dell'art. 6 e la lettera G) del punto 7) dell'allegato IV del D.Lgs. 152/06
Riferimenti normativi:	D.Lgs. 152/06 artt. 21 e seguenti;
Pubblicazioni:	Pubblicato sul sito dello S.R.A. e sul quotidiano "Il Centro" in data 29/02/2016 (domanda datata 22/02/2016);
Acquisizione agli atti:	protocollo n° RA/442091 del 29/02/2016;
Contributo Istruttorio:	Versato con Bonifici c/o CARISPAQ in data 20/03/2013 ( 42.031,29 UER) e B. P. E.R. in data 9/01/2014 (16.169,85 EUR).
Giuramento S.I.A.:	Effettuato mediante "Verbale di giuramento" presso il Tribunale Civile e Penale di L'Aquila in data 19/02/2016;

### Referenti del dipartimento

Il Dirigente del Servizio ing. Domenico Longhi

Assistente tecnico: geom. Adriano Di Ventura





Istruttoria Tecnica:

Valutazione Impatto Ambientale VIA

Progetto:

S.S. 17/S.S. 684 Tangenziale Sud di L'Aquila - Variante sud all'abitato di L'Aquila

Il Dirigente del Servizio  
ing. Domenico Longhi

Assistente tecnico:  
geom. Adriano Di Ventura

## ANAGRAFICA DEL PROGETTO

### Responsabile Azienda Proponente

Cognome:	Marasco
Nome:	Antonio
Telefono:	0862305209
e-mail:	a.marasco@stradeanas.it
PEC:	anas.abruzzo@postacert.stradeanas.it

### Estensore dello studio

Nome Azienda e/o studio professionista:	ANAS SpA
Titolo:	Ingegnere
Cognome Referente:	Catone
Nome Referente:	Vincenzo
Albo Professionale:	Ingegneri Provincia Napoli
Numero iscriz. Albo:	14465
Telefono:	0862305320
PEC:	anas.abruzzo@postacert.stradeanas.it

### Dati di pubblicazione progetto

Inizio Pubblicazione sul sito e avvio procedura	14/02/2014
Pubblicazione in data	15/02/2014
Giornale	Il Centro
Data di riapertura dei termini di pubblicazione	29/02/2016 (pubblicazione sul quotidiano "Il Centro")
Deposito al Comune	19/02/2016
Deposito alla Provincia	19/02/2016

### Atti di sospensione

Prot. 3770 del 3/09/2014	Richiesta dall'ANAS al fine di produrre integrazioni
Prot. RA 63011 del 23/03/2016	Comunicazioni da parte di questo Servizio
Prot. RA 137734 del 16/06/2016	Nota di trasmissione del "giudizio" 2664 del 7/06/2016

### Atti di riattivazione

Prot. RA 44291 del 29/02/2016	Riattivazione procedura di V.I.A.
Prot. RA 84663 del 20/04/2016	Risposta alla nota RA 63011 del 23/03/2016
Prot. RA 142133 del 21/06/2016	Nostra nota di riavvio del procedimento con comunicazione della data di scadenza del periodo di pubblicazione

### Altra Documentazione

Giudizio 2678 del 28/06/2016	Chiarimenti sul giudizio 2664 del 7/06/2016
Nota prot. RA 155248 del 5/07/2016	Convocazione "inchiesta pubblica"





## ARTICOLAZIONE DEL PROGETTO

### Elenco Elaborati

Identificatore	Titolo
Elaborati V.I.A.	PDF Preliminare
	<u>PDF SIA.part1</u>
	<u>PDF SIA.part2</u>
	<u>Dichiarazione Giurata2</u>
Integrazioni	<u>Variante Sud SIA2016.part1</u>
	<u>Variante Sud SIA2016.part2</u>
	<u>Variante Sud SIA2016 part1 e 2</u>
	<u>integrazioni 21_6_2016</u>

## COMPLETEZZA DEGLI ELABORATI PROGETTUALI

Gli elaborati progettuali allegati sono presentati nella forma di "progetto preliminare" in ottemperanza a quanto previsto dal D.Lgs. 163/2006 e non nella forma di "progetto definitivo" come prescritto dall'art. 23 comma 1 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii..

## Osservazioni

COMITATO VASCHE DI PIANOLA.pdf	[COMITATO VASCHE DI PIANOLA]	1189 Kb
COMUNE DI BARISCIANO delibera C C N 10-2016.pdf	[COMUNE DI BARISCIANO delibera C C N 10-2016]	5714 Kb
OPPOSIZIONE - COMUNICATO ITALIA NOSTRA ALTRI.pdf	[OPPOSIZIONE - COMUNICATO ITALIA NOSTRA E ALTRI]	2693 Kb
Osservazione al progetto ANAS VARIANTE SUD III lotto C Bazzano San Gregorio 13 a	[Osservazioni - Comitato San Gregorio Rinasce Onlus - al progetto ANAS VARIANTE SUD III lotto C Bazzano San Gregorio i]	22977 Kb
OSSERVAZIONI VARIANTE SUD METRO E PISTA CICLABILE.pdf	[OSSERVAZIONI VARIANTE SUD METRO E PISTA CICLABILE]	338 Kb
OSSERVAZIONI - PAPOLA PASQUA.pdf	[OSSERVAZIONI - PAPOLA PASQUA]	650 Kb
OSSERVAZIONI - SARA CECALA ED ALTRI.pdf	[OSSERVAZIONI - SARA CECALA ED ALTRI]	12637 Kb
OSSERVAZIONI - VARIANTE SUD COMITATUS AQUILANUS - .pdf	[OSSERVAZIONI - VARIANTE SUD COMITATUS AQUILANUS -]	406 Kb
Osservazioni Progetto Anas SpA - S.S. 17 Tangenziale Variante Sud all'Abitato del	[Osservazioni Progetto Anas SpA - S.S. 17 Tangenziale Variante Sud all'Abitato dell'Aquila lotto IIIC Bazzano San Gregorio. Comune di Poggio Picenze, San Demetrio ne' Vestini, Fossa, Villa Sant'Angelo]	13858 Kb
Osservazioni Variante Sud Anas ITALIA NOSTRA.pdf	[Osservazioni Variante Sud Anas ITALIA NOSTRA]	5905 Kb
Osservazioni Variante Sud Anas_27_05_2016_def NUOVO SENSOCIVICO.pdf	[Osservazioni Variante Sud Anas_27_05_2016_def NUOVO SENSOCIVICO]	477 Kb
PARERE DEL CONSIGLIO TERRITORIALE DI PARTECIPAZIONE DI PAGANICA.pdf	[PARERE DEL CONSIGLIO TERRITORIALE DI PARTECIPAZIONE DI PAGANICA]	230 Kb
studio INGV san Gregorio aprile 2014.pdf	[integrazione ad Osservazioni - Comitato San Gregorio Rinasce Onlus - al progetto ANAS VARIANTE SUD III lotto C Bazzano San Gregorio i]	5790 Kb
ULTERORI RILIEVI -COMITATO DI VASCHE DI PIANOLA.pdf	[ULTERORI RILIEVI -COMITATO DI VASCHE DI PIANOLA]	1011 Kb

Le sopraelencate osservazioni, alle quali si rimanda per gli eventuali approfondimenti o chiarimenti, riguardano per la gran parte il lotto C e solo qualcuna è relativa agli altri due lotti; comunque, in generale, le stesse risultano essere contrarie all'intervento proposto ed, in linea di massima, concordano nell'indicare





Istruttoria Tecnica:

Valutazione Impatto Ambientale VIA

Progetto:

S.S. 17/S.S. 684 Tangenziale Sud di L'Aquila - Variante sud all'abitato di L'Aquila

Il Dirigente del Servizio  
ing. Domenico Longhi

Assistente tecnico:  
geom. Adriano Di Ventura

(per il lotto C) come soluzione ideale il potenziamento dell'attuale sede stradale.

In data 12/09/2016, acquisita al nostro protocollo al n° 0037565/16 stessa data, è pervenuta una nota dei sindaci dei Comuni di L'Aquila, Barisciano, Fossa e Poggio Picenze indirizzata al Presidente della Regione nella quale gli stessi ritengono che il tracciato che meglio risponde alle esigenze territoriali sia quello indicato con la sigla 9B che, possibilmente, si riallacci alla S.S. 17 al punto M. (si allega planimetria trasmessa dai sindaci). Con nota n° 37/16, acquisita al nostro protocollo al n° 0062356/16 in data 6/10/2016, il "Consiglio territoriale di partecipazione Paganica – Bazzano – Onna – Pescomaggiore – San Gregorio – Tempera" ed i "comitati riuniti e Associazioni no variante sud", contestano la citata nota dei Sindaci dei territori interessati e ribadiscono la loro contrarietà a tutte le ipotesi di variante per il lotto C previste nel progetto in esame.



In data 21/09/2016, acquisita al nostro protocollo n° 0075644/16 stessa data, è pervenuta una nota del Presidente della Commissione "Gestione del Territorio" del Comune de L'Aquila, Prof. Enrico Perilli, di richiesta di parere negativo con istanza di archiviazione al tracciato in istruttoria (10A) comprensivo di tutte le alternative di progetto ivi riportate, con particolare riferimento alle ipotesi "9B e 9A" di cui alla citata lettera dei Sindaci (prot. n° 0037565/16 in data 12/09/2016).

In particolare, il prof. Perilli afferma che:

" sia il Comune di Barisciano, con la delibera di consiglio n. 10/2016 che il Consiglio comunale di Fossa, con provvedimento consiliare n. 9/2016 (entrambe in deposito nella procedura di VIA) hanno deliberato all'unanimità di bocciare la proposta di tracciato con annessa adesione all' alternativa viaria redatta dalle



	<b>Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e Politiche Ambientali</b>	
	<b>Servizio Valutazione Ambientale</b>	
	Istruttoria Tecnica:	<b>Valutazione Impatto Ambientale VIA</b>
	Progetto:	<b>S.S. 17/S.S. 684 Tangenziale Sud di L'Aquila - Variante sud all'abitato di L'Aquila</b>
Il Dirigente del Servizio ing. Domenico Longhi	Assistente tecnico: geom. Adriano Di Ventura	

associazioni e comitati riuniti (da Italia Nostra, Salviamo La Piana, Archeoclub, Pantarei Comitato civico Barisciano e frazioni ecc.), ovverosia il tracciato di messa in sicurezza della S.S. 17. il tutto ribadito dagli amministratori locali durante la predetta indagine pubblica, tenutasi il 22 luglio scorso presso la sede regionale, alla quale ha preso parte anche il sottoscritto.

In particolare, l'assise consiliare del Comune dell'Aquila, anch'essa con deliberazione unanime (n. 52/2016 del 13 giugno scorso) non solo ha votato contro il progetto in itinere, ma ha impegnato "il Sindaco e la Giunta a determinarsi per ribadire la netta contrarietà a tutte le ipotesi di Variante (sud) sinora proposte dall'Anas rilevata la previsione di un progetto alternativo che non preveda affatto il passaggio nella zona di Marinaro e nel contempo, in particolare, non vada in contrasto con le posizioni al riguardo già formalizzate in atti a suo tempo dalle associazioni e comitati di Onna e San Gregorio" "

## Controdeduzioni

<a href="#">ANAS Controdeduzioni alle osservazioni pervenute SS17 SS 684 Tangenziale Sud di</a>	[ANAS - Controdeduzioni alle osservazioni pervenute SS17 SS 684 Tangenziale Sud di L'Aquila]	827 Kb
---	--	--------

Le controdeduzioni, trasmesse con nota del 24/06/2014 ed acquisita al nostro protocollo al n° 2871 stessa data, si riferiscono alle osservazioni inoltrate rispettivamente dal comune di Poggio Picenze anche su delega dei comuni di Fossa, San Demetrio né Vestini e Villa Sant'Angelo e dal comitato locale "San Gregorio Rinasce Onlus" e, dopo una serie di considerazioni, concludono con la non accoglibilità delle stesse.

Parziali controdeduzioni sono state comunicate dall'ANAS con nota del 23/05/2016 e riguardano osservazioni presentate rispettivamente da: Italia Nostra, Comitatus Aquilanus e dalla sig.ra Pasqua Papola.

Per eventuali chiarimenti e/o approfondimenti si rimanda alle succitate note.

## Inchiesta Pubblica

In data 22/07/2016, in ottemperanza a quanto disposto dal "giudizio" del CCR – VIA n° 2664 emesso nella seduta del 7/06/2016, si è tenuta nella sede della Regione Abruzzo, presso l'auditorium "Piervincenzo Gioia" l'inchiesta pubblica sul progetto in esame convocata con nota protocollo n° RA/155248 in data 05/07/2016. La registrazione integrale dell'inchiesta è consultabile all'interno della sezione avvisi nel sito dello Sportello Regionale Ambientale ai seguenti link:

[http://sra.regione.abruzzo.it/uploads/645/comitato\\_via\\_conferenza\\_integr\\_variante\\_sud\\_1\\_2.mp4](http://sra.regione.abruzzo.it/uploads/645/comitato_via_conferenza_integr_variante_sud_1_2.mp4)

[http://sra.regione.abruzzo.it/uploads/645/comitato\\_via\\_conferenza\\_integr\\_variante\\_sud\\_2\\_2.mp4](http://sra.regione.abruzzo.it/uploads/645/comitato_via_conferenza_integr_variante_sud_2_2.mp4)





## Cronistoria

Con nota del 22/02/2012, acquisita al nostro protocollo in data 1/03/2012 al n° 1817, l'ANAS – compartimento della viabilità per l'Abruzzo ha attivato un procedimento di “verifica di assoggettabilità alla V.I.A.” ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 152/06 per la realizzazione del progetto relativo alla “variante sud all'abitato di L'Aquila – tra le chilometriche 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 al Km. 45+000 in località San Gregorio”.

In data 2/08/2012 il CCR VIA ha esaminato il progetto e con “giudizio” 2056 ha espresso parere “di rinvio a procedura di V.I.A. con le seguenti motivazioni: considerato che l'intervento potrebbe avere impatti negativi e significativi sull'ambiente ed inoltre che il tracciato per il lotto C presentato in data 27/07/2012 prot. 6126 si configura come una nuova proposta progettuale è necessario riesaminare l'intero intervento con i dovuti approfondimenti in sede di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 21 e seguenti del D.Lgs. 152/06”.

Nel periodo Dicembre 2013 e Gennaio 2014 si è avuta una stretta corrispondenza fra la struttura regionale competente, coadiuvata dal servizio legale della struttura stessa, e l'ANAS (nella persona dell'arch. Giovanni Magarò della Direzione Centrale Progettazione) relativamente all'individuazione del procedimento da adottare (D.Lgs. 152/06 o D.Lgs. 163/06); tale interlocuzione si è conclusa con la nostra nota n° 201 del 14/01/2014 con la quale si comunicava all'ANAS la necessità dell'applicazione delle procedure di cui al D.Lgs. 152/06.

In data 14/02/2014 (pubblicazione in data 15/02/2014) con nota n° 3892, acquisita al nostro protocollo al n° 810 in data 19/02/2014, l'ANAS ha attivato il richiesto procedimento di V.I.A. in ottemperanza al dettame di cui agli artt. 21 e seguenti del D.Lgs. 152/06.

Con nota n° 1155 del 12/03/2014 il Servizio scrivente ha richiesto atti e chiarimenti progettuali, richiesta successivamente sollecitata con nota n° 2004 in data 28/04/2014.

Con nota n° 18077 del 23/06/2014, trasmessa via PEC, acquisita al nostro protocollo al n° 2872 in data 24/06/2014, la proponente ANAS ha parzialmente risposto a quanto richiesto con la nota sopra citata.

Nei termini stabiliti dal comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. 152/06 sono pervenute osservazioni al progetto in oggetto (specifiche per quanto riguarda il lotto C del progetto proposto).

Con nota n° 18073 del 23/06/2014, trasmessa via PEC, acquisita al nostro protocollo al n° 2871 in data 24/06/2014 l'ANAS ci ha rimesso le proprie controdeduzioni alle citate osservazioni.

A seguito delle osservazioni e di un incontro con le rappresentanze territoriali, richiesto dalla Presidenza di questa Regione tenutosi in data 11 luglio 2014, la richiedente ANAS, aderendo alle richieste di revisione del tracciato del lotto C chiedeva, con nota n° 25183 del 2/09/2014, acquisita al nostro protocollo al n° 3770 in data 3 settembre 2014, la sospensione dell'esame della pratica in oggetto.

Al fine di risolvere le criticità rilevate si è insediato un tavolo tecnico (presso il MIT) che al fine di arrivare alla definizione di un tracciato condiviso convoca, con nota n° 250 in data 21/01/2015, una riunione da tenersi in data 30/01/2015; in risposta alla citata convocazione l'ufficio scrivente invitava l'ANAS ad avviare, per il nuovo progetto, un nuovo procedimento di VIA nel rispetto del dettato normativo di cui agli artt. 21 e seguenti del D.Lgs. 152/06.

Con nota prot. CAQ-0003317-P del 22/02/2016, acquisita al nostro protocollo al n° RA/44291 in data 29/02/2016, l'ANAS ha richiesto “l'autorizzazione VIA” provvedendo alla pubblicazione dell'avviso di deposito e, sul “form” integrazioni, il nuovo progetto senza però avviare un nuovo procedimento (come peraltro richiesto) ma riattivando il procedimento interrotto in conformità al dettato di cui al D.Lgs. 163/2006.





Con nota protocollo RA/63011 del 23/03/2016 questo Servizio comunicava, sulla scorta di carenze ed imprecisioni documentali e progettuali verificatesi nella fase di riattivazione, l'irricevibilità del riavvio invitando l'azienda proponente ad avviare un nuovo procedimento.

Con nota protocollo CAQ-0007882-P del 14/04/2016, acquisita al nostro protocollo al n° RA/84665 in data 20/04/2016, l'ANAS ha colmato alcune delle carenze ed imprecisioni rilevate con la nostra nota sopra citata ed ha ribadito la prevalenza delle procedure di cui al D.Lgs. 163/06 nei riguardi del D.Lgs. 152/06 e, di conseguenza la non necessità di riattivare una nuova procedura, allegando alla nota stessa un CD dal titolo "Integrazione VIA var.sud Aprile 2016".

Al fine di definire la correttezza del procedimento in itinere, anche a seguito delle succitate interlocutorie fra il Servizio regionale competente e l'ANAS, è stata investita l'Autorità Competente in materia di V.I.A. (CCR VIA).

In data 07/06/2016, con "giudizio" 2664 il Comitato si è così espresso:

*"IL COMITATO CCR VIA*

*Il Comitato dopo attenta discussione e lettura delle note intercorse tra il Servizio V.A. e il proponente A.N.A.S. S.p.A.*

*ESPRIME IL SEGUENTE PARERE*

- *In considerazione degli elementi di novità introdotti nel progetto, con particolare riferimento al lotto C, che risulta invero sostanzialmente variato rispetto all'originale del 2014, nonché della circostanza che, come rilevato in diverse osservazioni pervenute, non tutti gli elaborati progettuali sono risultati leggibili, con conseguente limitazione della necessaria trasparenza prevista dalla legge, si ritiene di riaprire i termini di pubblicità, di cui all'art. 24 del D.Lgs. 152/06, di giorni 60 dalla data di pubblicazione;*
- *Ritiene inoltre che il procedimento in discorso costituisca la prosecuzione, seppure connotata come detto da varianti sostanziali, del progetto originariamente depositato dal proponente nel febbraio 2014;*
- *Tenendo conto delle osservazioni pervenute da parte del Comune di Fossa e del Comune di Barisciano (entrambi hanno deliberato posizioni contrarie al progetto del proponente) ritiene opportuno lo svolgimento dell'inchiesta pubblica, prevista dall'art. 24, comma 6, del D.Lgs. 152/06, senza aggravio procedimentale, entro il termine di 60 gg."*

*Con successivo "giudizio", n° 2678 emesso nella seduta del 28/06/2016, il CCR VIA ha espresso "precisazioni" sul contenuto del parere finale del "giudizio" 2664 del 07/06/2016 dichiarando che: "la dicitura" i presenti si esprimono favorevolmente all'unanimità sulla compatibilità ambientale" contenuta nel parere finale del giudizio 2664 del 07/06/2016, è da intendersi quale refuso di stampa e, pertanto, da non considerarsi ai fini del contenuto del parere espresso".*

In data 22/07/2016, in ottemperanza alla richiesta del CCR VIA contenuta nel giudizio 2664/2016, si è tenuta l'inchiesta pubblica le cui risultanze sono riportate nella registrazione pubblicata nel sito dello Sportello Regionale Ambiente ai link riportati in narrativa.





## ILLUSTRAZIONE DELL'INTERVENTO

Il tracciato in esame si suddivide in tre distinti lotti che riguardano rispettivamente:

- lotto A: dall'innesto sulla S.S. 17 al km 27+000 fino al collegamento con la Strada Consortile Mausonia, in corrispondenza dell'imbocco Est della galleria Montelucio, per uno sviluppo lineare di circa 4,9 km.; nella parte iniziale il tracciato stradale si sovrappone alla previsione di realizzazione di un impianto di depuratore consortile (interessante i comuni di L'Aquila, Scoppito, Lucoli e Tornimparte) proposto dall'ente gestore (Gran Sasso Acqua);
- lotto B: dall'uscita ovest della galleria Montelucio fino al collegamento con la rotonda del nuovo svincolo fra la Strada Mausonia, la S.S. 17 e la S.S. 17ter, realizzata nei pressi dell'abitato di Bazzano, per uno sviluppo lineare di circa 6,4 km; nelle planimetrie relative a questo lotto è stato inserito, come progetto di futura realizzazione, il collegamento Porta Napoli – Mausonia (cosiddetto ponte della Mausonia);
- lotto C: dalla rotonda del nuovo svincolo di Bazzano, fino all'innesto con la S.S. 17 al km 46+700, in agro del Comune di Barisciano, per uno sviluppo lineare di circa 6,5 km.

L'intero tracciato risulta caratterizzato da uno sviluppo lineare complessivo di circa 18 km.

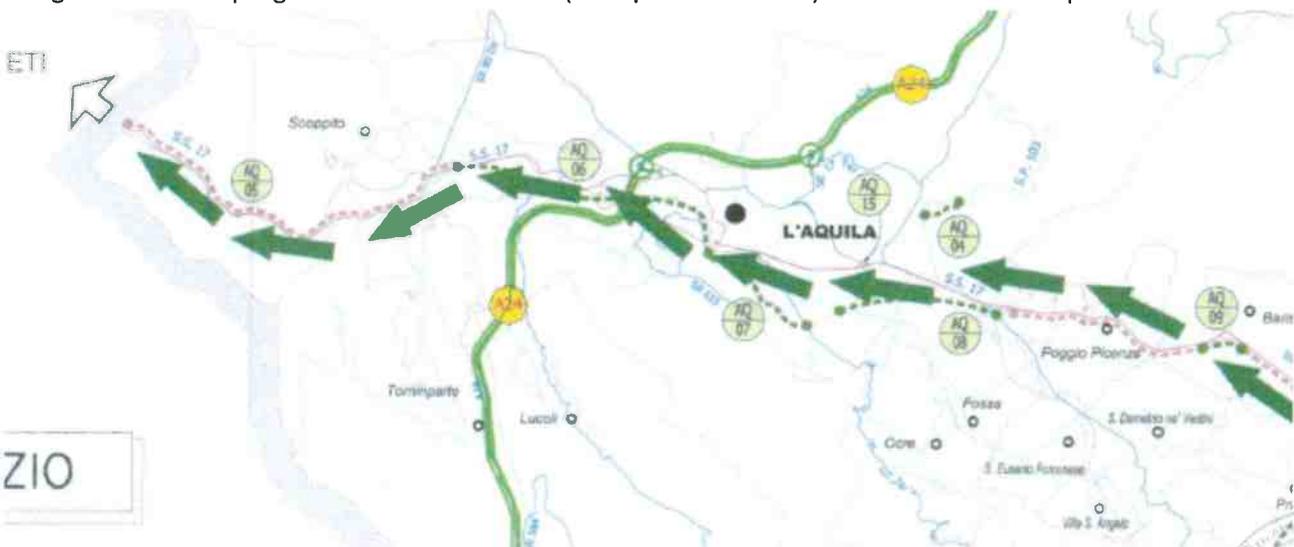
## MOTIVAZIONI DELL'INTERVENTO

L'intervento in esame è finalizzato a creare una nuova viabilità che renda più efficace l'attraversamento, dalla zona ovest alla zona est, della città garantendo, al contempo, il miglioramento del collegamento tra le città di Rieti e di Pescara e, di conseguenza, alleggerendo il centro urbano della città di L'Aquila dagli elevati livelli di traffico conseguenti anche alle modifiche alla viabilità apportate a seguito del passato evento sismico.

## QUADRO DI RIFERIMENTO STRATEGICO

L'opera in oggetto si inserisce all'interno della Legge Obiettivo (Legge 443/01) di cui alla delibera CIPE 121/2001 "corridoio Amatrice-L'Aquila-Navelli" costituendo, di fatto, la naturale prosecuzione del progetto di ammodernamento del tronco di S.S. 17 San Gregorio-San Pio delle Camere e del lotto San Pio delle Camere-Navelli già in esercizio.

Congruenza con la programmazione nazionale (estrapolata dal PRIT): direttrice Rieti- L'Aquila - Navelli





## QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Congruenza con la programmazione regionale (Q.R.R.) estrapolata dal PRIT direttrice Rieti- L'Aquila - Navelli



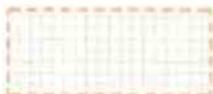
### RETE STRADALE



MIGLIORAMENTO DEL COLLEGAMENTO LUNGO LA DIRETTRICE L'AQUILA - SULMONA



COMPLETAMENTO DEL COLLEGAMENTO TERAMO - MARE  
REALIZZAZIONE ASTA MULTIMODALE TERAMO - GIULIANOVA



REALIZZAZIONE DI UN COLLEGAMENTO LONGITUDINALE LUNGO LA  
FASCIA COLLINARE (TRANSCOLLINARE MARCHE - ABRUZZO)



TRATTO DEL COLLEGAMENTO TRANSCOLLINARE ESISTENTE  
SS. 81 BUCCHIANICO - GURADIAGRELE



COMPLETAMENTO DELLA DIRETTRICE RIETI - AVEZZANO - SORA



REALIZZAZIONE DI UN'ASTA MULTIMODALE NEL COMPENSORIO AQUILANO





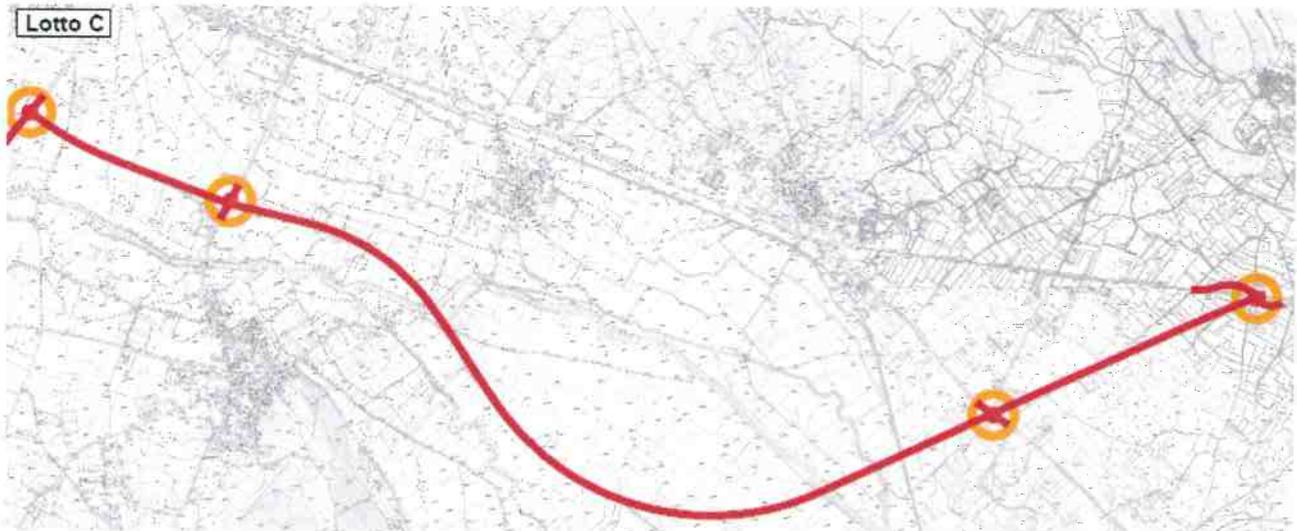


Istruttoria Tecnica: Valutazione Impatto Ambientale VIA

Progetto: S.S. 17/S.S. 684 Tangenziale Sud di L'Aquila - Variante sud all'abitato di L'Aquila

Il Dirigente del Servizio  
ing. Domenico Longhi

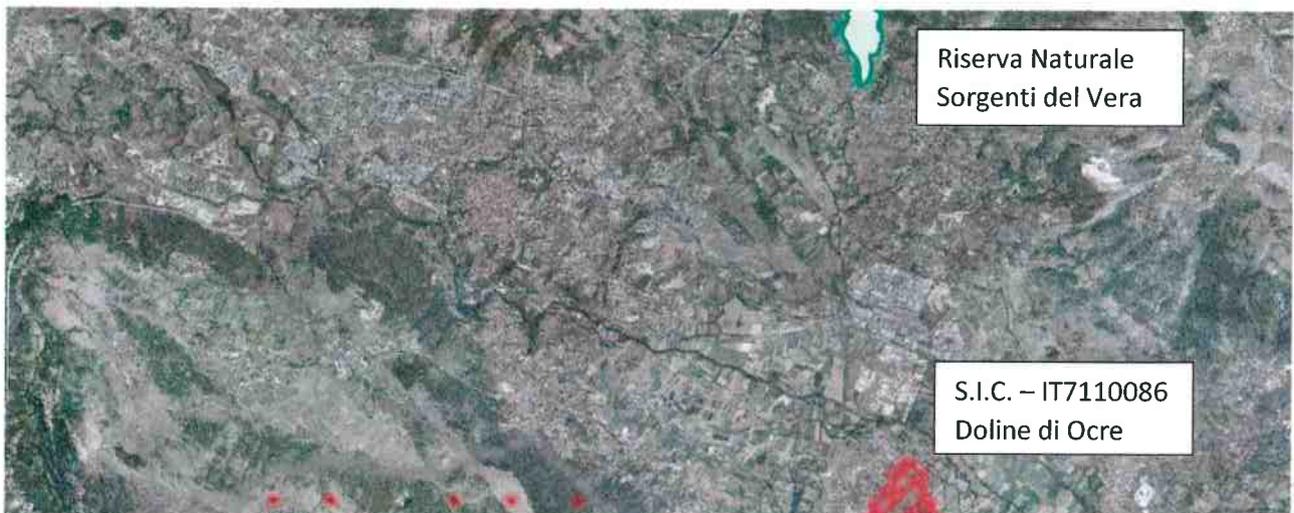
Assistente tecnico:  
geom. Adriano Di Ventura



Visone di insieme dell'area interessata (Ortofotocarta Regionale anno 2013) (Geoportale Regione Abruzzo)



Carta delle aree protette (Geoportale regionale)





Istruttoria Tecnica:

Valutazione Impatto Ambientale VIA

Progetto:

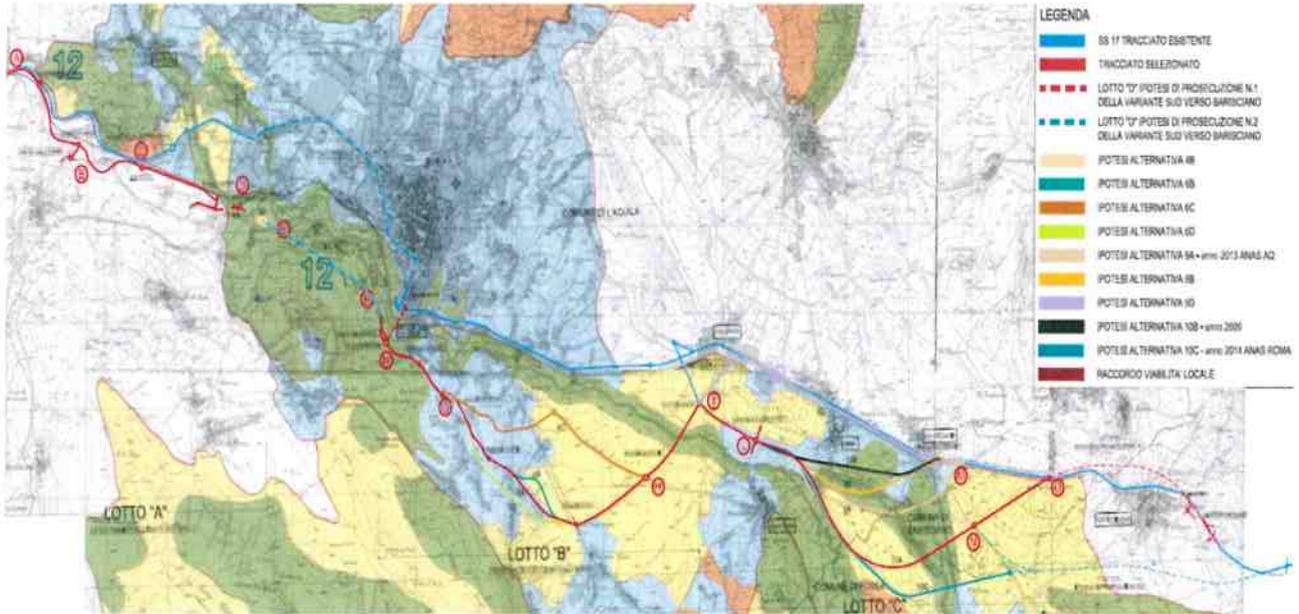
S.S. 17/S.S. 684 Tangenziale Sud di L'Aquila - Variante sud all'abitato di L'Aquila

Il Dirigente del Servizio  
ing. Domenico Longhi

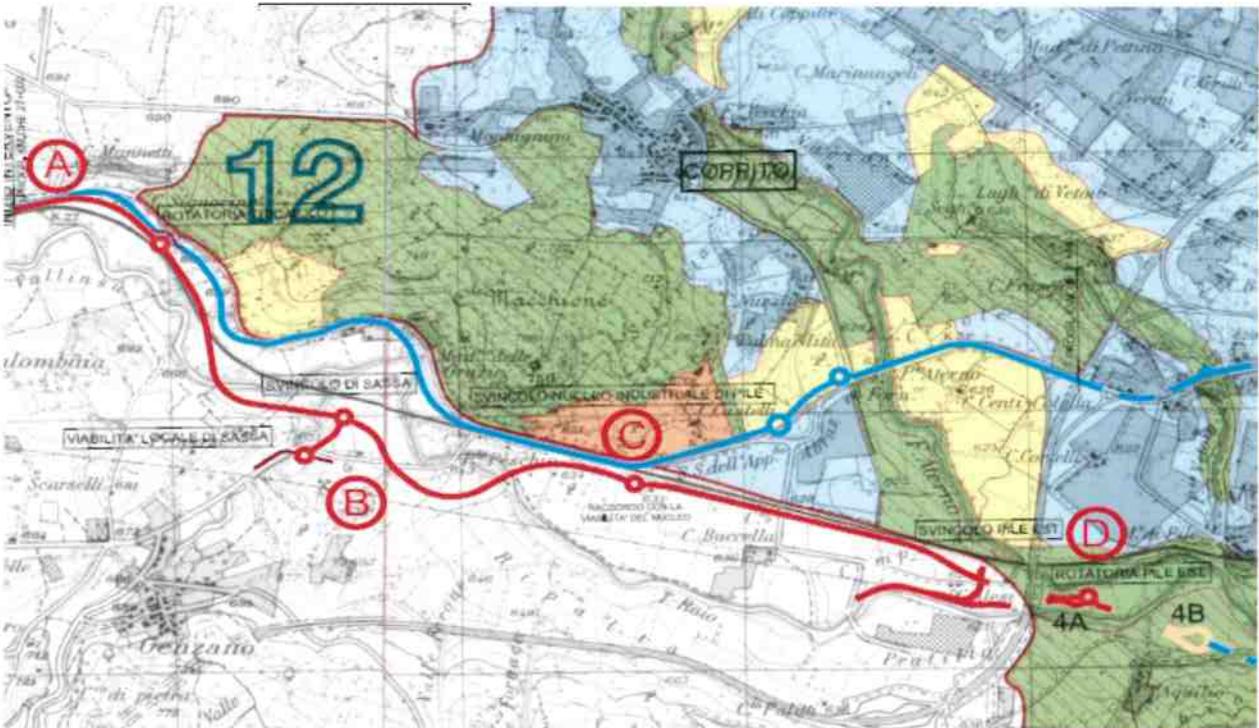
Assistente tecnico:  
geom. Adriano Di Ventura

## Piano Regionale Paesistico (P.R.P.)

Visione generale



## Stralcio del PRP (Geoportale Regione Abruzzo) – lotti funzionali





Istruttoria Tecnica:

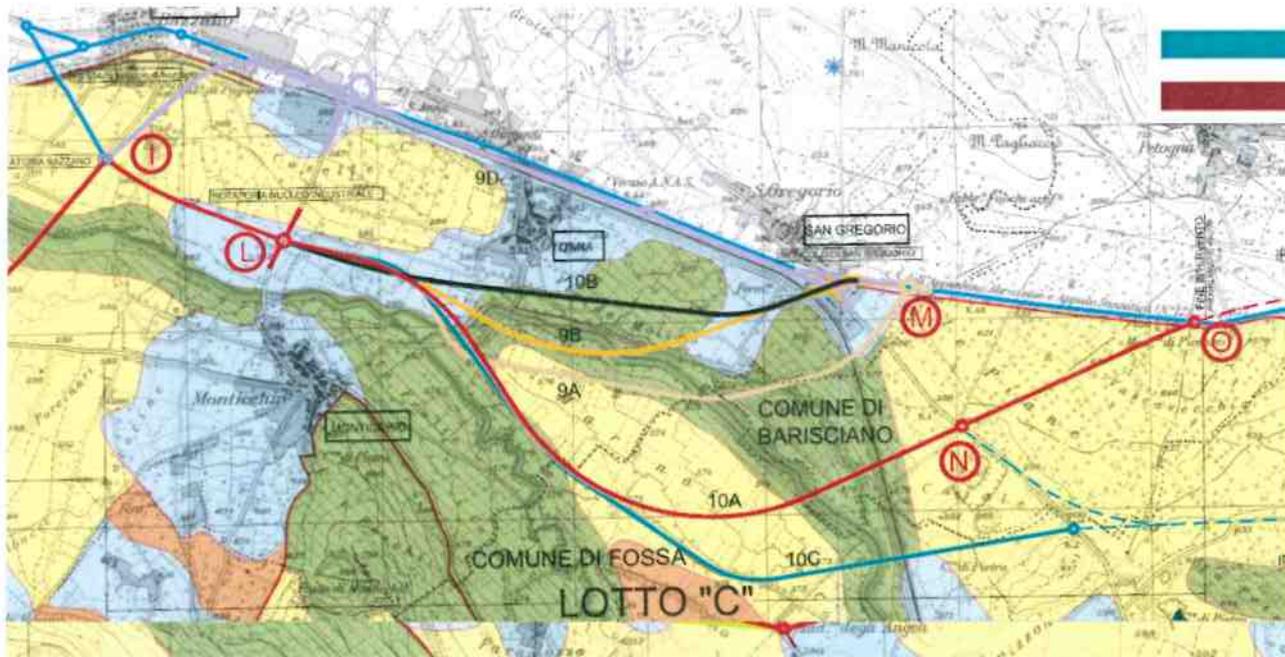
Valutazione Impatto Ambientale VIA

Progetto:

S.S. 17/S.S. 684 Tangenziale Sud di L'Aquila - Variante sud all'abitato di L'Aquila

Il Dirigente del Servizio  
ing. Domenico Longhi

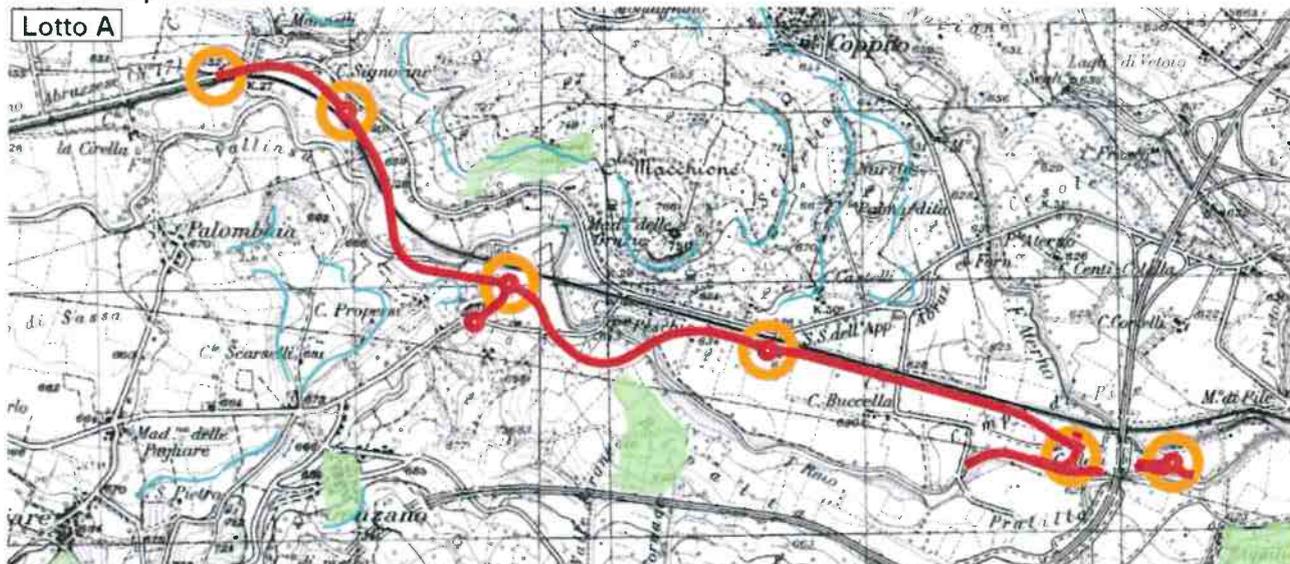
Assistente tecnico:  
geom. Adriano Di Ventura



Il tracciato stradale interessa aree ricadenti in zone A1, A2, B e D del vigente P.R.P. (ambito fluviale – Fiume Aterno); nelle destinazioni d'uso previste nelle norme tecniche del Piano non è contemplata, per le zone A1 e A2, la realizzazione di strade e pertanto tale uso risulta essere in contrasto con la citata pianificazione.

### Piano per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.)

Carta della pericolosità





Istruttoria Tecnica:

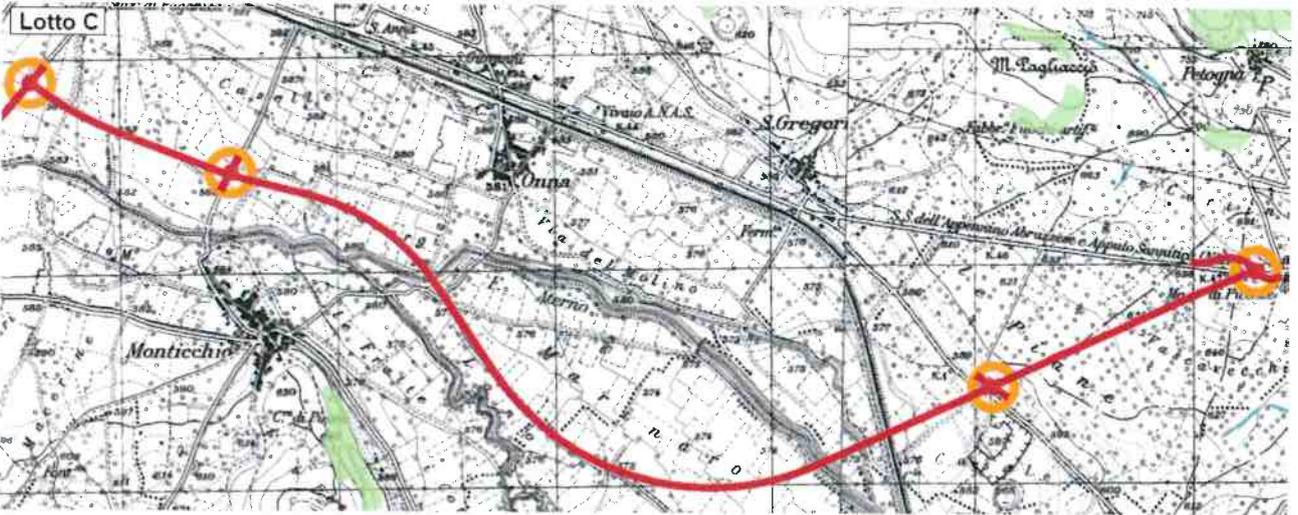
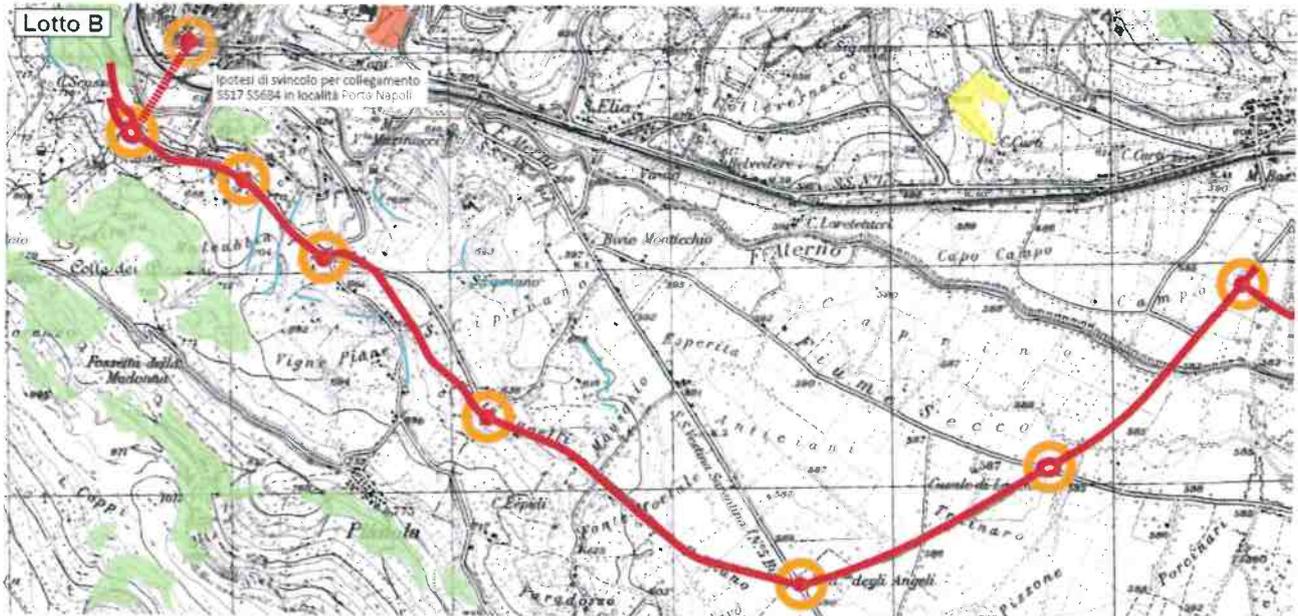
Valutazione Impatto Ambientale VIA

Progetto:

S.S. 17/S.S. 684 Tangenziale Sud di L'Aquila - Variante sud all'abitato di L'Aquila

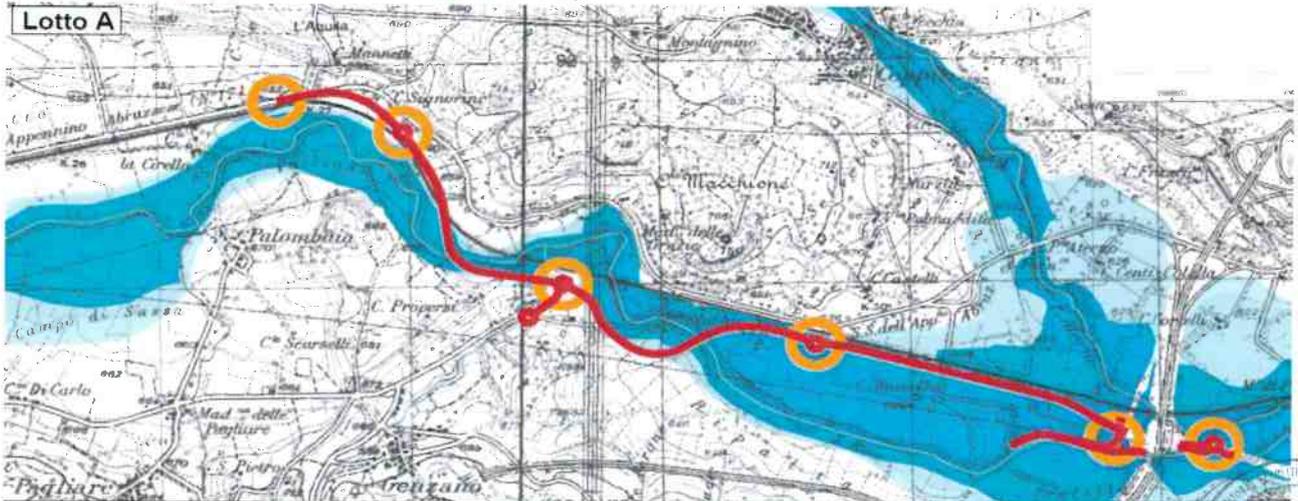
Il Dirigente del Servizio  
ing. Domenico Longhi

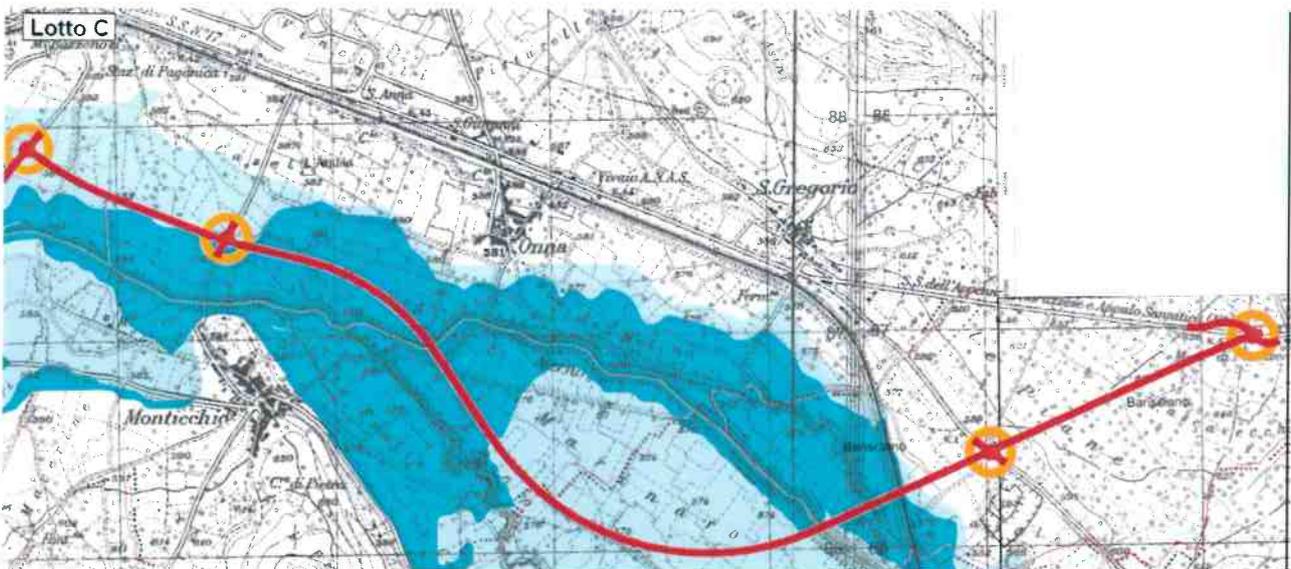
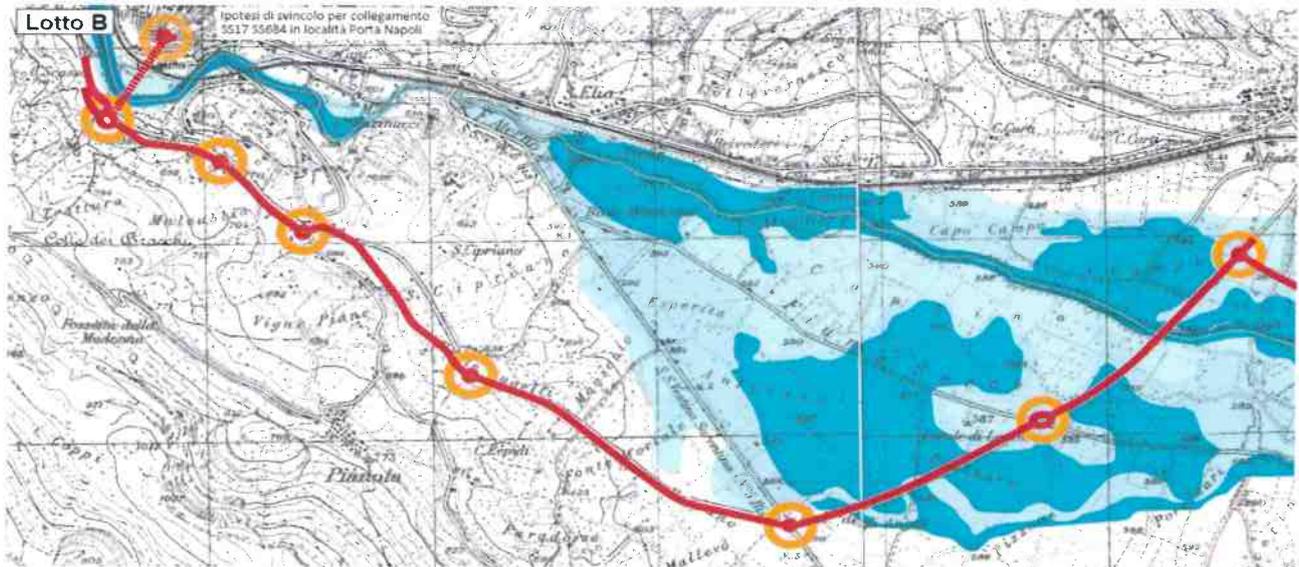
Assistente tecnico:  
geom. Adriano Di Ventura



Il tracciato intercetta (lotti A e B) aree interessate da "pericolosità da scarpata".

Piano Stralcio Difesa Alluvioni (P.S.D.A.)



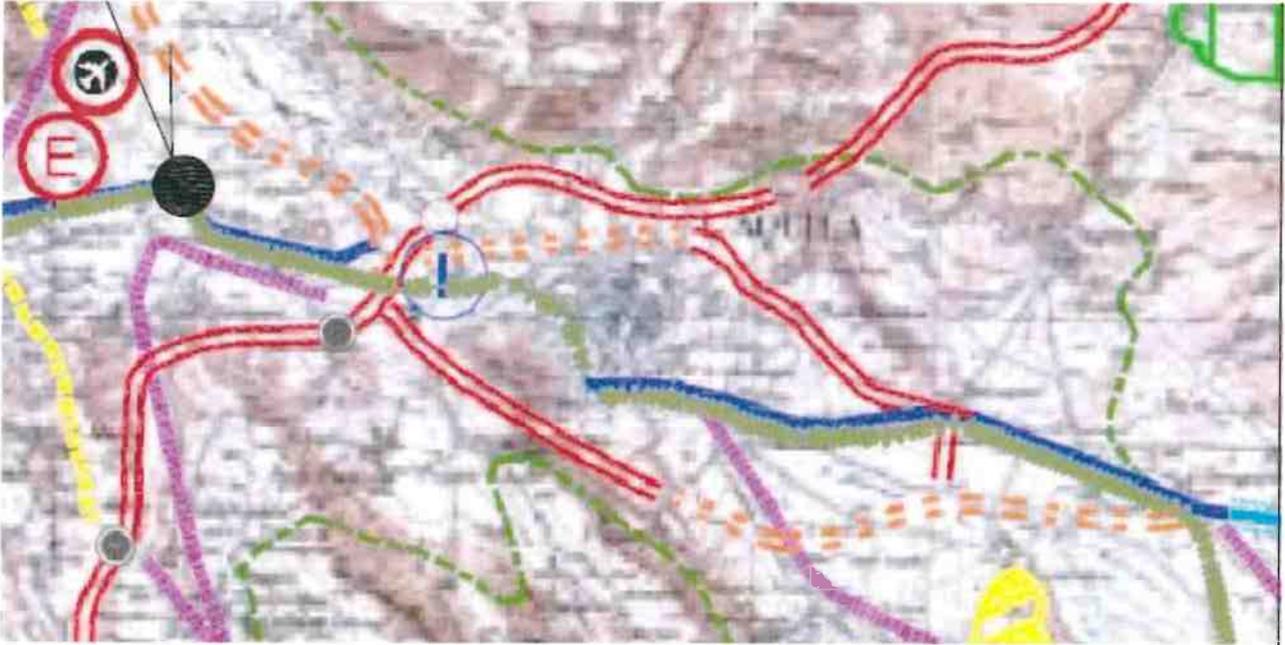


Il tracciato stradale interessa aree ricadenti in zone a “pericolosità moderata”, “pericolosità media”, “pericolosità elevata” e “pericolosità molto elevata” (la valutazione sulla compatibilità o non compatibilità dell’opera con il citato P.S.D.A. è rimandata all’Autorità di Bacino componente del CCR VIA).





## Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – P.T.C.P.



### SISTEMA DELLA VIABILITA'

AUTOSTRADE E SUPERSTRADE	esistente	
	di previsione	
SVINCOLI ESISTENTI DI AUTOSTRADE E SUPERSTRADE		
POTENZIAMENTO DEGLI SVINCOLI ESISTENTI, INTERVENTI IN CORSO DI REALIZZAZIONE E DI NUOVA PREVISIONE		
DIRETTRICI VIARIE PRINCIPALI ESISTENTI		
POTENZIAMENTO DELLE DIRETTRICI VIARIE PRINCIPALI		
RIFUNZIONALIZZAZIONE, POTENZIAMENTO E COMPLETAMENTO DI STRADE ESISTENTI		
VIABILITA' DI NUOVA PREVISIONE		
QUALIFICAZIONE PAESAGGISTICA DEL SISTEMA STRADALE E POTENZIAMENTO FUNZIONALE DEI PERCORSI PER AZIONI DI PROTEZIONE CIVILE	esistenti	
	di previsione	
ATTRAVERSAMENTO E COLLEGAMENTI IN GALLERIA (Interventi in corso di realizzazione e di nuova previsione)		





Istruttoria Tecnica:

Valutazione Impatto Ambientale VIA

Progetto:

S.S. 17/S.S. 684 Tangenziale Sud di L'Aquila - Variante sud all'abitato di L'Aquila

Il Dirigente del Servizio  
ing. Domenico Longhi

Assistente tecnico:  
geom. Adriano Di Ventura

Congruenza con la programmazione provinciale (P.T.C.P.) estrapolata dal PRIT direttrice Rieti- L'Aquila - Navelli



-  SUPERSTRADA DA REALIZZARE
-  SUPERSTRADA ESISTENTE
-  POTENZIAMENTO E COMPLETAMENTO DI STRADE ESISTENTI
-  POTENZIAMENTO SS. 261
-  POTENZIAMENTO SS. 261
-  POTENZIAMENTO FERROVIA ROMA - PESCARA

TERMINAL ELIPORTISTICO



NODI DI SCAMBIO INTERMODALE



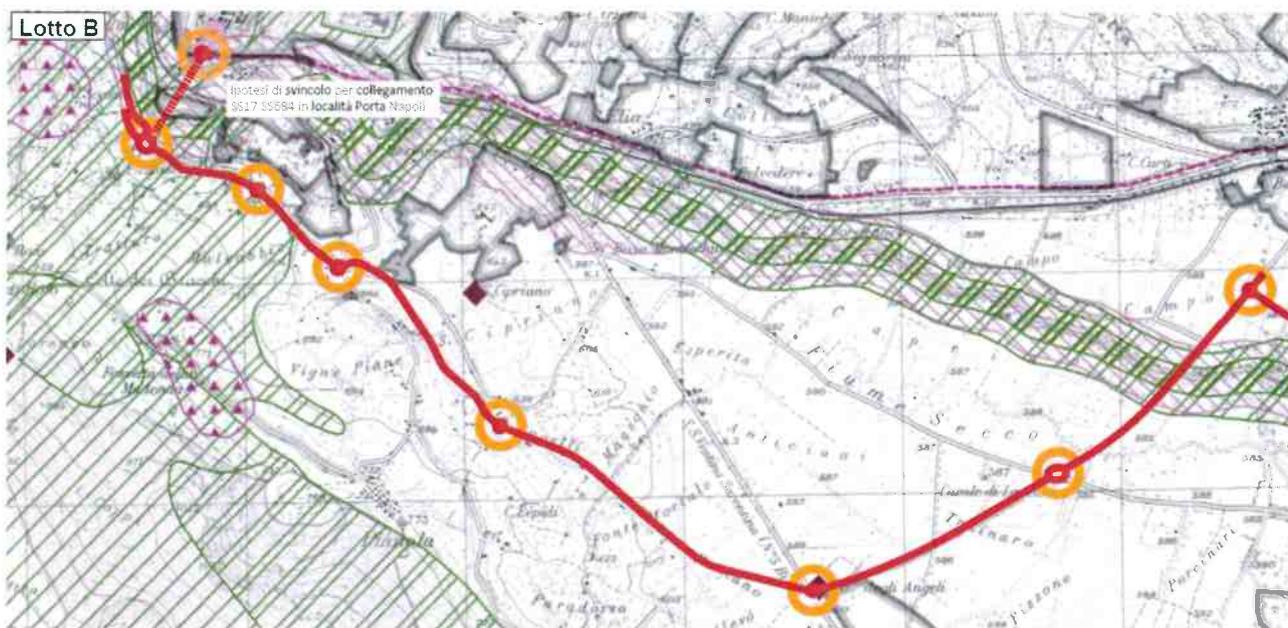
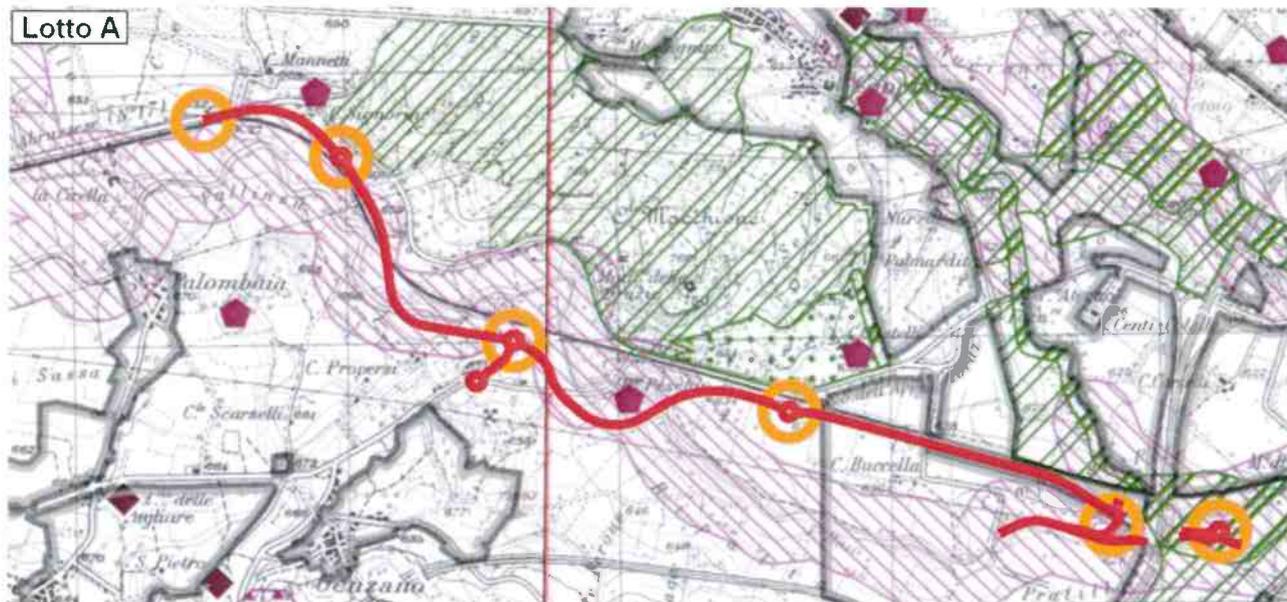
AEROPORTO DI PRETURO

L'intervento in oggetto non è conforme alle previsioni del vigente P.T.C.P.





D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. - "Codice dei beni culturali e del paesaggio"





Istruttoria Tecnica:

Valutazione Impatto Ambientale VIA

Progetto: **S.S. 17/S.S. 684 Tangenziale Sud di L'Aquila - Variante sud all'abitato di L'Aquila**

Il Dirigente del Servizio  
ing. Domenico Longhi

Assistente tecnico:  
geom. Adriano Di Ventura



Il tracciato del progetto in esame interessa aree vincolate ai sensi dell'art. 142 – comma c) del D.Lgs. 42/2004 (Fasce di rispetto fluviale) pertanto l'intervento necessita anche di "autorizzazione paesaggistica" ai sensi dell'art. 146 del succitato Decreto.

### Aree archeologiche

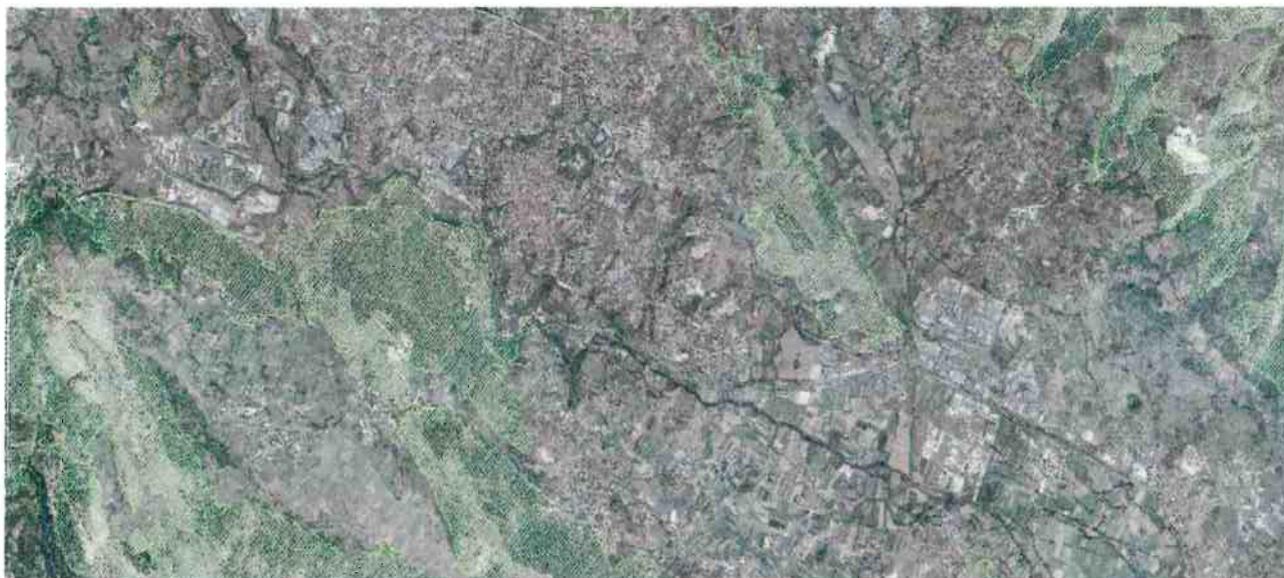


Il Tracciato di progetto non interferisce con aree archeologiche conosciute, il lotto A e la parte finale del lotto C risultano in prossimità di aree interessate da resti "isolati" posizionabili con precisione o con aree interessate da resti non posizionabili con precisione.





## Vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)



Nel progetto non è stato sovrapposto il tracciato prescelto con le aree soggette a vincolo idrogeologico che sembra essere interessato soprattutto dal lotto B.

## Zonizzazione acustica

E' allegato al progetto uno specifico studio previsionale di impatto acustico, redatto da tecnici competenti in materia, in ottemperanza a quanto dettato dal D.P.R. 142/2004 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447" che prevede, per le nuove infrastrutture, i seguenti limiti:

Tipo di strada (codice della strada)	Sottotipi ai fini acustici (secondo norme CNR 1980 e direttive PUT)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica m.	Scuole, ospedali case di cura e di riposo		Altri recettori	
			Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
C- extraurbana Secondaria	C1	250	50	40	65	55

Non sono stati rilevati ricettori sensibili (scuole, ospedali, case di cura) in una fascia di 250 metri attorno al tracciato relativo all'infrastruttura in esame.

Al fine di valutare la rumorosità dello stato dei luoghi è stata predisposta una campagna di misura fonometrica che consta di:

- 3 rilievi di lunga durata (7gg)
- 18 rilievi di breve durata (30 minuti) distribuiti su 6 punti (per ciascuno 2 diurni e 2 notturni).

Le sorgenti sonore, sia quelle di progetto che quelle attuali, sono state caratterizzate, nelle loro grandezze fondamentali (traffico medio diurno e notturno), acquisendo le informazioni dallo studio trasportistico inserito nel quadro progettuale.

La valutazione dello stato di progetto, ante e post mitigazioni, è stata quindi effettuata mediante utilizzo di software previsionale in grado di simulare la propagazione dell'onda sonora generata dal flusso di traffico presente nell'area interessata dall'intervento progettuale.

E' stato allo scopo realizzato un modello acustico tridimensionale delle aree prospicienti il tracciato di progetto, comprese in una fascia di 250 metri per lato dal nuovo asse stradale.

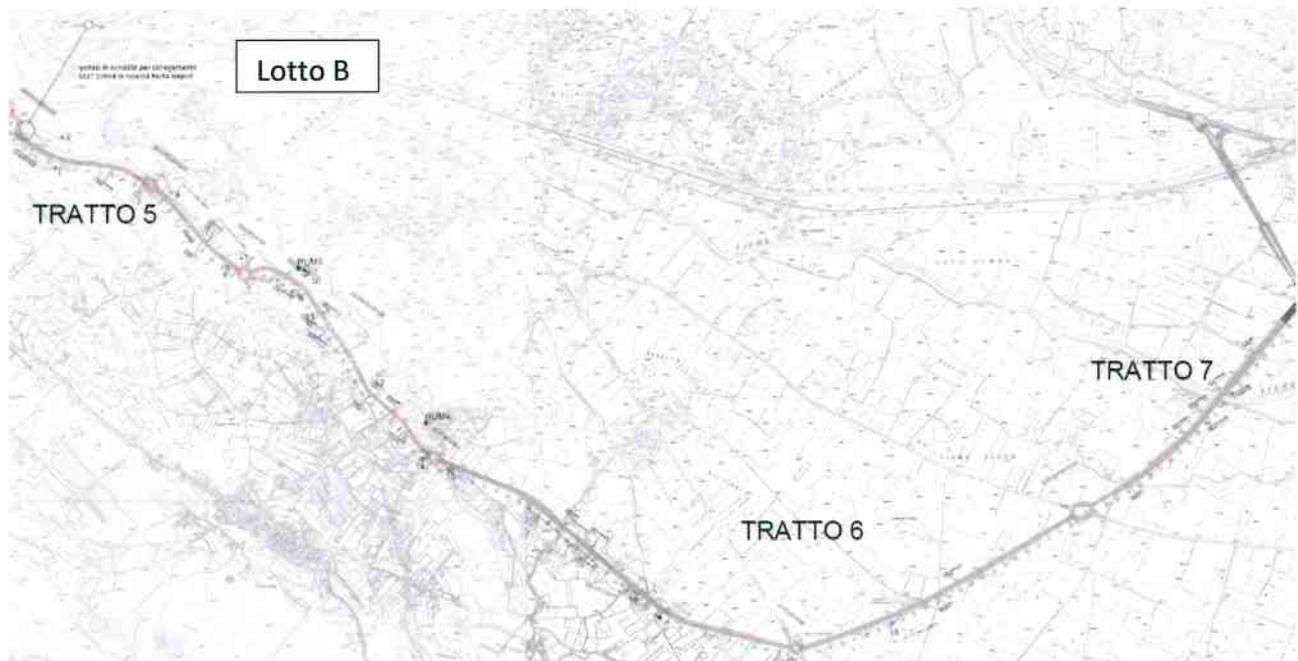
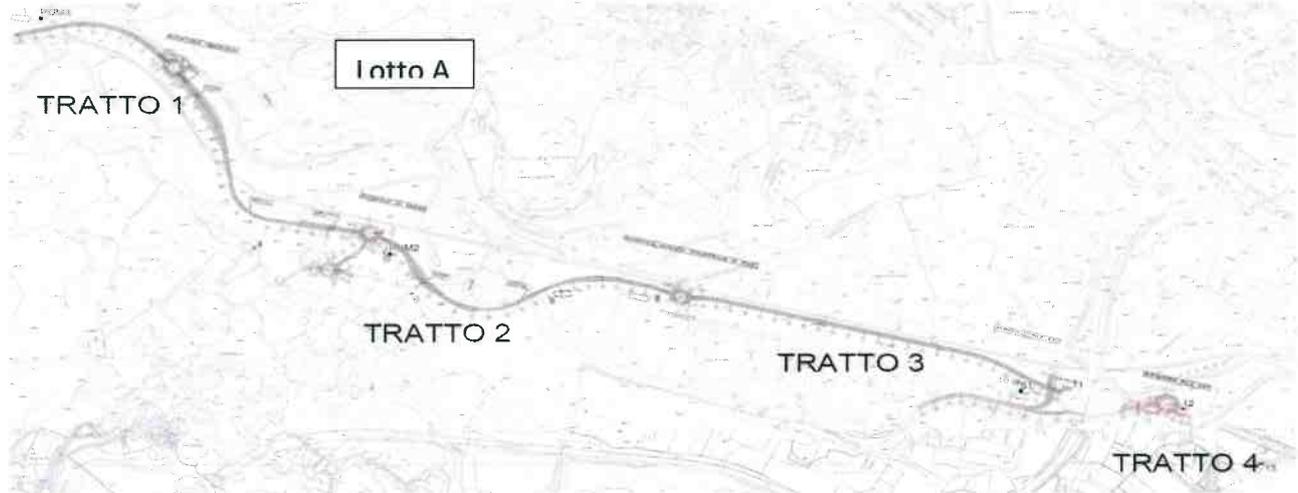




Da tali studi si è rilevato che in alcuni recettori è probabile il superamento dei limiti di legge pertanto si è previsto, in questi casi, la posa in opera di barriere fono-assorbenti idonee a ripristinare le condizioni di rispetto dei limiti normativi.

Per eventuali ulteriori informazioni e/o approfondimenti si rimanda allo studio allegato agli atti progettuali.

Planimetrie distinte per lotti contenenti l'individuazione di punti recettori e punti di misura





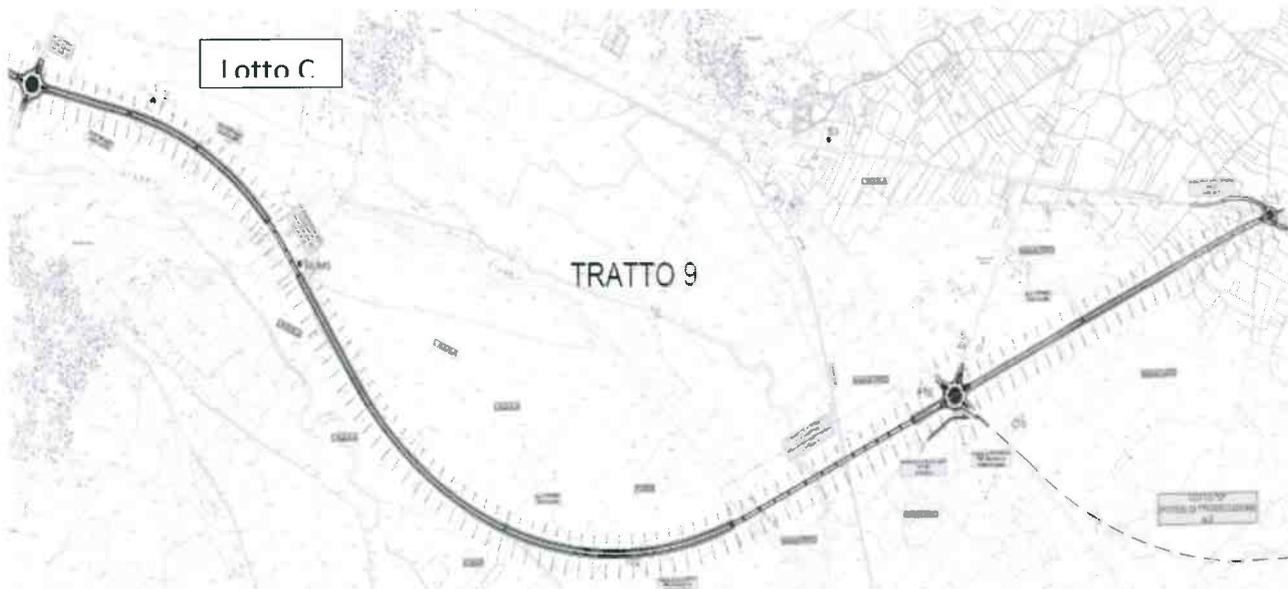
Istruttoria Tecnica:

Valutazione Impatto Ambientale VIA

Progetto: **S.S. 17/S.S. 684 Tangenziale Sud di L'Aquila - Variante sud all'abitato di L'Aquila**

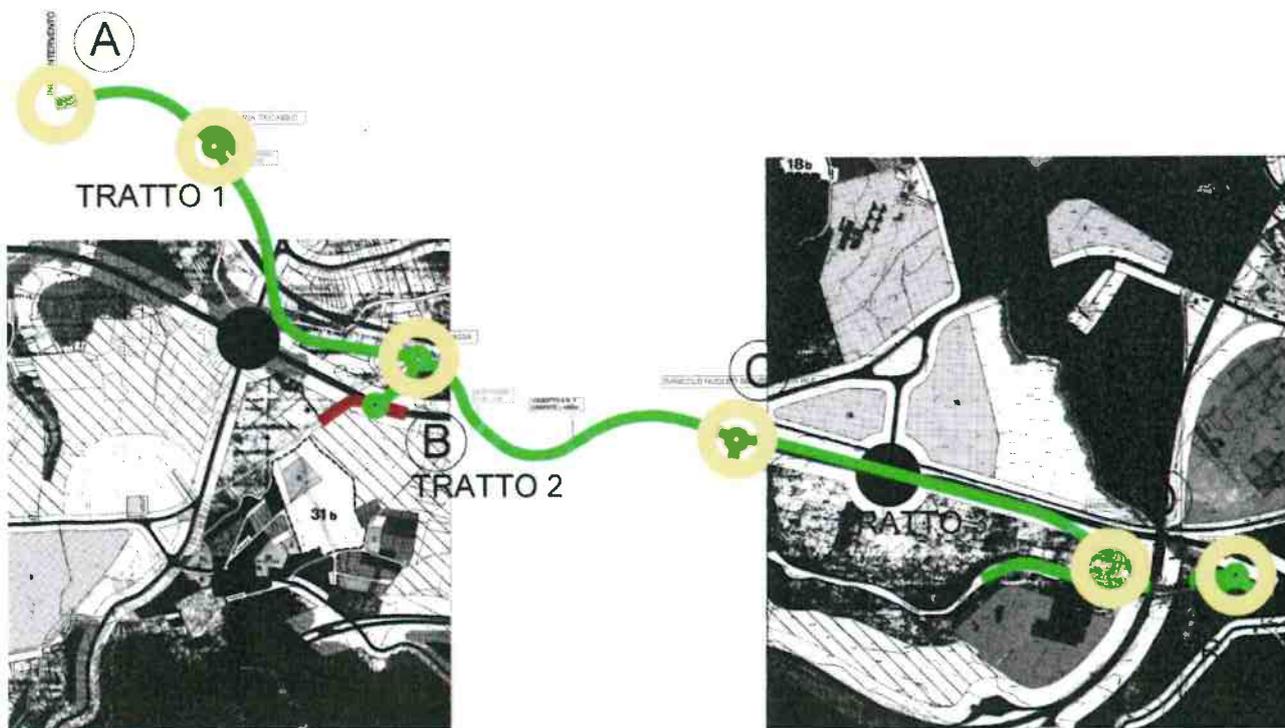
Il Dirigente del Servizio  
ing. Domenico Longhi

Assistente tecnico:  
geom. Adriano Di Ventura



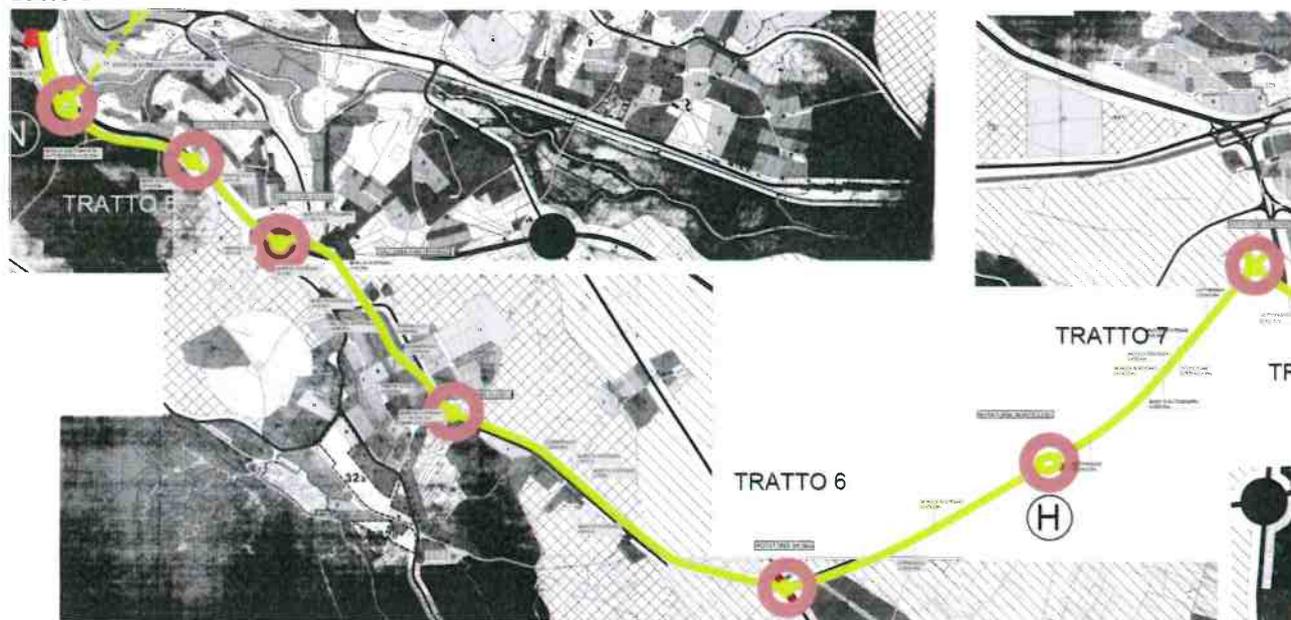
### Pianificazione locale

Lotto A





### Lotto B



### Lotto C



Il tracciato stradale prescelto, che in parte ricalca la viabilità esistente, risulta in parte difforme dalle previsioni del vigente P.R.G. del Comune di L'Aquila; nella documentazione allegata, relativa al citato comune, risultano esserci vuoti di pianificazione e, non risultano allegate, alla documentazione trasmessa, le previsioni urbanistiche dei comuni di Fossa e di Barisciano





## QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

### Descrizione del progetto

Planimetria generale di progetto (in rosso il tracciato prescelto, con altri colori tracciati alternativi).



Come già accennato in premessa il tracciato in esame si suddivide in tre distinti lotti che riguardano:

- lotto A: dall'innesto sulla S.S. 17 al km 27+000 fino al collegamento con la Strada Consortile Mausonia, in corrispondenza dell'imbocco Est della galleria Monteluco, per uno sviluppo lineare di circa 4,9 km.;
- lotto B: dall'uscita ovest della galleria Monteluco fino al collegamento con la rotatoria del nuovo svincolo fra la Strada Mausonia, la S.S. 17 e la S.S. 17ter, realizzata nei pressi dell'abitato di Bazzano, per uno sviluppo lineare di circa 6,4 km; nelle planimetrie relative a questo lotto è stato inserito, come progetto di futura realizzazione, il collegamento Porta Napoli – Mausonia (cosiddetto ponte della Mausonia);
- lotto C: dalla rotatoria del nuovo svincolo di Bazzano, fino all'innesto con la S.S. 17 al km 46+700, in agro del Comune di Barisciano, per uno sviluppo lineare di circa 6,5 km.

L'intero tracciato risulta caratterizzato da uno sviluppo lineare complessivo di circa 18 km.

Secondo quanto indicato dalla specifica normativa di settore (D.P.C.M. 27 dicembre 1988), lo Studio di Impatto Ambientale in esame è caratterizzato da una struttura articolata attraverso i cosiddetti "Quadri di Riferimento" e, in particolare:

- \_ Quadro di Riferimento Programmatico;
- \_ Quadro di Riferimento Progettuale;
- \_ Quadro di Riferimento Ambientale.

Il quadro di riferimento programmatico contiene gli elementi conoscitivi sulle relazioni fra l'intervento e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e di settore; in particolare lo scopo del quadro è quello di verificare:

- \_ le relazioni del progetto con gli strumenti di pianificazione di settore e territoriali;
- \_ la coerenza del progetto con gli obiettivi degli strumenti di pianificazione, nonché individuare gli elementi di potenziale condizionamento (elementi di attenzione e/o vincolo ambientale) che definiscono il naturale contesto entro il quale si è sviluppata l'ipotesi progettuale e ai quali il progetto deve necessariamente conformarsi per garantire la tutela e la salvaguardia dei fattori territoriali, paesaggistici e ambientali.





Il Quadro di riferimento progettuale descrive il progetto nella fase di costruzione e di esercizio, le soluzioni adottate a seguito degli studi effettuati e gli interventi di ottimizzazione previsti per il corretto inserimento nel territorio e nell'ambiente.

In particolare sono indagati e descritti:

- \_ la natura e gli scopi del progetto;
- \_ le caratteristiche tecniche e fisiche del progetto e le aree occupate in fase di realizzazione ed esercizio;
- \_ le scelte tecniche progettuali e le alternative prese in esame;
- \_ le misure mitigative e gli interventi di riduzione degli effetti dell'opera sull'ambiente.

Il quadro di riferimento ambientale contiene l'analisi delle componenti ambientali interessate dal progetto sia direttamente che indirettamente, e la qualificazione e/o quantificazione del loro livello di sensibilità.

In merito all'individuazione delle componenti e dei fattori ambientali e alle relative analisi si è fatto riferimento agli allegati I e II del DPCM 27/12/1988; sono stati identificati in questo quadro gli impatti potenziali significativi legati ai recettori sensibili individuati e alla tipologia di opera, in modo da orientare la ricerca dei dati ambientali a quelli maggiormente utili allo sviluppo del lavoro.

Il quadro di riferimento ambientale è costituito da una serie di monografie relative alle singole componenti e fattori ambientali:

- 1) ambiente idrico: acque sotterranee e superficiali;
- 2) suolo e sottosuolo: geologia, geomorfologia
- 3) paesaggio: unità di paesaggio e percezione territoriale, struttura del mosaico territoriale, percezione visiva, sistema insediativi;
- 4) vegetazione, flora, fauna;
- 5) atmosfera: qualità dell'aria e caratterizzazione meteorologica;
- 6) rumore;
- 7) vibrazioni.

Il tracciato stradale di cui al progetto in esame si sviluppa prevalentemente nel territorio del Comune dell'Aquila, solo il tracciato del lotto C, nella sua parte finale, interessa anche territori dei comuni di Fossa e di Barisciano.

I previsti lotti si svilupperanno secondo i seguenti tracciati:

**lotto "A"**: che prevede interamente un nuovo tracciato servirà per bypassare il tratto di SS17 attuale che risulta congestionata dal traffico, oltre che collegare la zona industriale interna di Pile ove sono site, oltre che varie industrie, anche centri commerciali attrattori di traffico veicolare.

Il tracciato ha origine dalla interconnessione con la esistente S.S. n° 17, al termine del cosiddetto "rettilineo di Sassa", in prossimità del nuovo polo abitativo "progetto C.A.S.E." realizzato, in seguito al sisma del 6 aprile 2009, all'interno delle aree del NSI di Sassa in corrispondenza della prog.va km 27+000 e si snoda parallelamente alla esistente ferrovia Terni - Sulmona; lo stesso prevede, in successione, una interconnessione con la viabilità esistente in direzione Sassa - Lucoli e l'attraversamento del nucleo industriale di Pile sino a raccordarsi con la strada Mausonia prima della galleria di "Monteluco" (lato ovest).

**lotto "B"**: detto lotto ha origine dall'imbocco est della galleria di "Monteluco"; esso nasceva come adeguamento della strada consortile Mausonia, ma oggi, a seguito dell'evento sismico ed ad una mancata programmazione edilizia che ha permesso che lungo l'attuale strada nascessero diverse costruzioni che non consentono più l'allargamento e l'adeguamento in sede della strada esistente, si è cercata una soluzione congruente con le mutate condizioni ambientali del post sisma (nuovo tracciato fra le previste rotatorie denominate "Mausonia" e "Augelli" anche attraverso la realizzazione di una galleria artificiale; adeguamento del tracciato esistente dalla rotatoria "Augelli" alla rotatoria "svincolo di Bazzano"); il lotto termina in corrispondenza della citata rotatoria, già realizzata, dalla quale parte il terzo ed ultimo lotto denominato "lotto C".





Istruttoria Tecnica:

Valutazione Impatto Ambientale VIA

Progetto: **S.S. 17/S.S. 684 Tangenziale Sud di L'Aquila - Variante sud all'abitato di L'Aquila**

Il Dirigente del Servizio  
ing. Domenico Longhi

Assistente tecnico:  
geom. Adriano Di Ventura

Si prevede, inoltre, una ipotesi di collegamento con "porta Napoli" (cosiddetto ponte sulla Mausonia) oltre alla realizzazione di strade complanari da destinarsi al raccordo con la viabilità minore esistente.

**Lotto "C":** il lotto "C" è relativo al collegamento tra la rotatoria di "Bazzano" (nella planimetria di progetto lotto C parte 1 del tracciato prescelto denominata "rotatoria Mausonia) fino al ricongiungimento con la SS17 che avviene in località "Madonna di Picenze" nel territorio comunale di Barisciano.

Il tracciato è completamente di nuova costruzione, interamente realizzato su territorio non urbanizzato, oltre al tracciato di progetto prescelto (10A), sono state introdotte le alternative di tracciato 9A (ipotesi di progetto coincidente con la soluzione ANAS proposta in sede di V.I.A. nel 2014), 9B, 9D (adeguamento in sede SS17). Sono state inserite nel progetto ulteriori ipotesi di tracciato indicate con in codici 10B (soluzione proposta da ANAS nel 2009) e 10C (soluzione proposta da Poggio Picenze nel corso della procedura VIA avviata sull'ipotesi 9A nel 2014).

Tali ipotesi sono state inserite non come possibili alternative di tracciato, ma solo per mera completezza di trattazione cronologica dell'evoluzione progettuale del lotto C che dal 2009 ad oggi ha vissuto un sofferto iter progettuale.

Il progetto si identifica, ai sensi del D.M. 5 Novembre 2001, di tipo "C1 strade extraurbane secondarie" con le seguenti caratteristiche:

- Velocità di base: limite di velocità 90 km/h;
- Numero corsie: 1 per senso di marcia di larghezza m 3,75.
- Banchine: in destra di larghezza m 1,50.
- Piazzole di sosta: previste a distanza massima di m 1000 nelle due direzioni.
- Fossi di guardia: in terra posti ai piedi delle scarpate con sezione trasversale pari a m 0,50x0,50x0,50 con idonea pendenza.
- Acque di piattaforma: vengono raccolte lungo il margine stradale in appositi tubi e convogliate in vasche di prima pioggia per la disoleazione poste lungo il tracciato.
- Elementi marginali: nei tratti in rilevato, ai bordi della strada verrà posto un cordolo estruso in cls, nei tratti in trincea un muretto di pulizia sempre in cls armato e nei tratti con opere d'arte di sostegno cunette alla francese.
- Barriere di sicurezza: nei tratti in rilevato verranno poste barriere tipo H2 rilevato, sulle opere d'arte quali viadotti tipo H3 bordo ponte, sui sottopassi e tombini barriere tipo H2 bordo ponte.

Gli assi stradali, ad eccezione delle rampe e delle rotatorie, hanno una sezione con piattaforma di m 10,50 costituita da due corsie, una per ciascun senso di marcia della larghezza di m 3,75 e da una banchina di m 1,50, oltre a due argini in terra da m 1,00 per una sezione complessiva pari a m 12,50.

Le intersezioni con la viabilità esistente sono progettate e realizzate mediante rotatorie rispondenti alle più moderne tipologie di infrastrutture stradali.

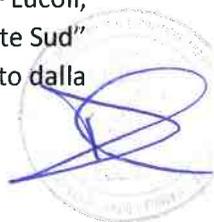
I rilevati verranno realizzati con idoneo materiale da cava appartenente ai gruppi A.1a, A.2-4, A.2-5, A.3; le scarpate, realizzate con una pendenza di 3/2, verranno rivestite con terreno vegetale ed opportunamente rinverdite tramite semina e piantumazioni.

Nei tratti in trincea è stata prevista la sagomatura delle scarpate con pendenza di 3/2 anch'esse opportunamente rinverdite.

Come già detto in precedenza il tracciato in esame si sviluppa con tre lotti funzionali:

**Il lotto A** ha origine a partire dalla interconnessione con la esistente S.S. n° 17 alla fine del rettilineo di Sassa, in prossimità del nuovo polo abitativo "Progetto C.A.S.E. SASSA NSI" realizzato dalla Protezione Civile in seguito al sisma del 6 aprile 2009, e si snoda parallelamente alla esistente ferrovia Terni – Sulmona.

Il tracciato prevede in successione una interconnessione con la viabilità esistente in direzione Sassa – Lucoli, l'attraversamento del nucleo industriale di Pile, sino a raccordarsi con la parte esistente della "Variante Sud" all'abitato di L'Aquila nei pressi della galleria di "Monte Luco"; attraversa un territorio già antropizzato dalla





presenza di altre infrastrutture (ferrovia Sulmona – Terni, viabilità consortile ecc.) ad eccezione del tratto iniziale, in prossimità della località di Sassa, in cui è previsto l'interessamento di aree agricole e di terreni incolti.

L'intero lotto ha uno sviluppo planimetrico pari a circa 4.200 ml completamente in rilevato; l'andamento altimetrico ha una livelleta che varia da un minimo di 0,27% ad un massimo di 3,74% di pendenza.

Sono presenti due tratti da realizzarsi in viadotto, della lunghezza di ml 360 e 280, necessari per l'attraversamento rispettivamente della ferrovia Sulmona - Terni unitamente al Torrente Raio (posizionato fra le sez. 22 e 29) e del Torrente Raio posizionato fra le (sez. 45 e 1).

Per le interconnessioni con la viabilità esistente è prevista la realizzazione di quattro rotonde e la sistemazione di due svincoli così distribuiti:

**- ROTATORIA TRICAIOLO**

Realizzata in rilevato, sita in corrispondenza delle sezioni 1-3/2-1, serve come collegamento con la viabilità locale in corrispondenza del ristorante "Casale Signorini", ha un diametro esterno pari a m 60 ed uno interno di m 38.

**- SVINCOLO DI SASSA**

Da realizzarsi, per mezzo di una rotonda delle dimensioni della precedente, in corrispondenza delle sezioni 2-7/3-1 ha lo scopo di ripristinare la viabilità di collegamento tra la S.S. n° 17 e la S.S. n° 584 che serve i centri abitati di Sassa, Lucoli e la zona turistica di Campo Felice.

Dal citato svincolo parte una strada di larghezza m 8,00 che si collega ad una ulteriore rotonda che svincola tutta la viabilità locale della SS n° 584 proveniente da L'Aquila verso Sassa e viceversa.

**- SVINCOLO NUCLEO INDUSTRIALE DI PILE**

Sarà realizzato in corrispondenza delle sezioni stradali 3-7/4-1 con una rotonda di diametro uguale alle precedenti che serve da collegamento con la viabilità principale del nucleo industriale di Pile, e, una volta completato l'ampliamento, con la nuova zona del nucleo per la quale sono in fase di realizzazione le opere di urbanizzazione primaria e secondaria.

**- SVINCOLO DI PILE EST**

Tale svincolo ha lo scopo di raccordare il nuovo asse stradale con la viabilità di servizio del nucleo industriale di Pile e dei centri commerciali esistenti e con la S.S. n° 17, che rappresenta una delle principali vie di accesso alla città dell'Aquila dal lato ovest, raccordandosi con lo svincolo esistente della variante dell'Aquila (ex svincolo autostradale).

**- ROTATORIA DI PILE**

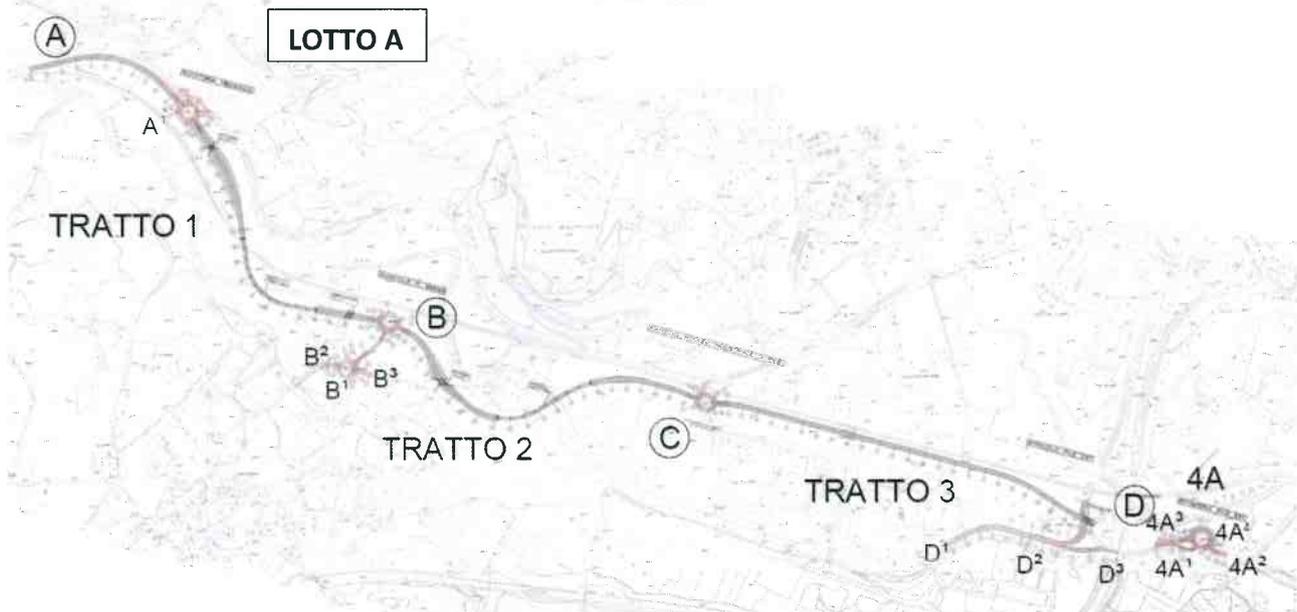
A completamento del lotto in esame è previsto l'adeguamento dell'intersezione con la S.S. n° 17 mediante realizzazione di una rotonda tale da consentire l'inversione di marcia.

Il tracciato progettuale prevede, come già accennato, due viadotti denominati "Viadotto Torrente Raio" e "Viadotto di Pile"; il viadotto torrente Raio (posto fra le sezioni 22 e 29) della lunghezza pari a m 360, costituito da n. 12 campate, scavalca la Ferrovia Sulmona-Terni ed il torrente Raio ed è costituito da un impalcato in acciaio e calcestruzzo; il viadotto di Pile della lunghezza di m 280, costituito da n. 7 campate serve per scavalcare, per la seconda volta, il Torrente Raio, all'interno delle aree di competenza del consorzio per il nucleo industriale, sarà realizzato, come il precedente, con impalcato in acciaio e calcestruzzo.

Si prevede, inoltre, la realizzazione di due sottopassi dei quali uno finalizzato a ripristinare il collegamento fra l'attuale SS 17 ed i fondi rustici e l'altro a mantenere il collegamento fra la citata SS 17 e la SS 584 (per Lucoli); all'altezza della sez. 31 si prevede la realizzazione di un tombino scatolare, in calcestruzzo armato di dimensioni nette interne m 10,00x4,00, per lo scavalco di un fosso affluente al torrente Raio.

Planimetria di progetto





-Il lotto B consiste in un adeguamento plani-altimetrico dell'attuale sede stradale della S.R. 615 (Mausonia) anche attraverso la realizzazione di brevi tracciati in variante all'esistente, per questo si prevede un consumo di suolo a discapito soprattutto di terreni seminativi o incolti.

Il tracciato si sviluppa sostanzialmente in direzione nord-sud seguendo, nella parte finale, quello dell'attuale strada consortile "Mausonia"; il lotto termina in corrispondenza della "rotatoria di Bazzano", in fase di realizzazione e facente parte della variante alla superstrada di Bazzano, dalla quale parte il terzo ed ultimo lotto denominato "Lotto C".

Il citato lotto ha origine dall'imbocco est della galleria di "Montelucio" e termina, come già detto, in corrispondenza con l'esistente rotatoria di Bazzano, il tracciato si sviluppa sostanzialmente in direzione nord-sud seguendo, nella parte finale, quello dell'attuale strada consortile "Mausonia"; lo stesso ha uno sviluppo planimetrico di circa 6.350,00 ml.

L'andamento altimetrico varia da una pendenza minima dello 0,09% ad una pendenza massima del 6,80%; il profilo ha un andamento vario che va da sezioni in rilevato, a sezioni a mezza costa a sezioni in trincea, si prevede, inoltre, un tratto in galleria artificiale dello sviluppo di 268,55 ml.

Questo lotto presenta diverse problematiche dovute soprattutto al fatto che lo stesso attraversa zone abitate e che dopo l'evento sismico del 6 aprile 2009 ha visto nascere, ai lati dell'attuale viabilità, diverse strutture a carattere residenziale, commerciale e produttive; tale situazione non dà la possibilità di variare, in maniera significativa, l'attuale tracciato e pertanto in fase progettuale si è cercato di adeguare, per quanto possibile, il tracciato esistente e di raccordarvi il nuovo senza creare troppi sconvolgimenti alla circolazione (in fase di realizzazione), oltre che alle abitazioni ed alle attività site nelle vicinanze della sede stradale.

Al fine di consentire l'accesso ai fondi circostanti si prevede la realizzazione di complanari che fungano da raccordi fra la viabilità locale e la viabilità in esame.

Per l'interconnessione della nuova viabilità con quella esistente si prevede la realizzazione delle seguenti infrastrutture:

#### • SVINCOLO DI MONTELUCCO

Si prevede la modifica dell'attuale svincolo di "Montelucio" sostituendolo con una rotatoria ellittica ricadente in parte sull'attuale viabilità; essa consentirà di veicolare il traffico in tre diverse importanti direzioni, verso





il Lotto A, verso la Stazione, con relitto della "Mausonia", e verso Sud-Est permettendo il collegamento con tutte le direzioni.

Alla rotatoria si collegherà anche il tracciato indicato quale ipotesi di collegamento con "porta Napoli" (cosiddetto ponte sulla Mausonia)

#### • ROTATORIA MALEPASSO

Sita in prossimità delle sezioni stradali 13-14, ha un diametro esterno pari a m 52,00 ed uno interno di m 30,00, ha la funzione di consentire l'accesso alla viabilità comunale esistente a servizio di case sparse.

A seguire il tracciato stradale interseca la rotatoria esistente all'incrocio della strada "Mausonia" con la S.R. 615.

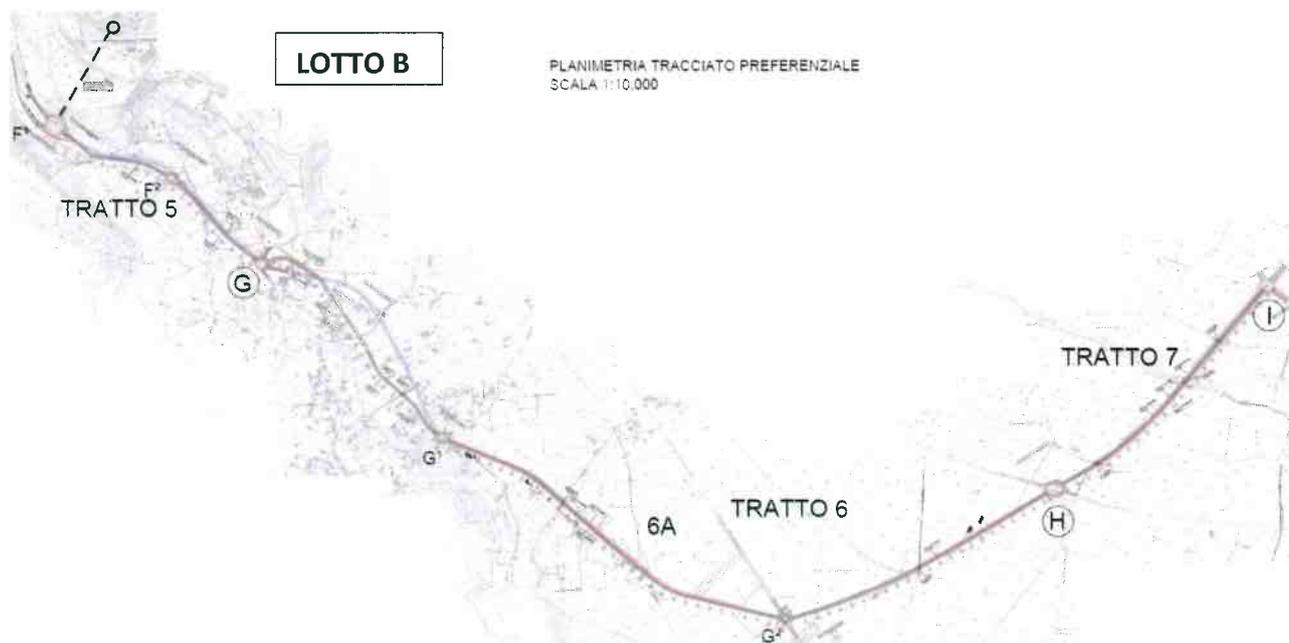
#### • ROTATORIA AUGELLI

Sarà realizzata in prossimità delle sezioni stradali 46-47, avrà dimensioni uguali alla precedente, ed avrà la funzione di consentire l'accesso con la viabilità esistente a servizio di nuclei abitati (quartiere Bellavista ecc.).

A seguire il tracciato stradale interseca le rotatorie esistenti lungo l'attuale sede della strada "Mausonia" (incrocio con la S.R. 5 bis L'Aquila – altopiano delle Rocche e incrocio con la viabilità comunale per Monticchio) fino ad arrivare alla costruenda rotatoria "di Bazzano", facente parte del progetto di ammodernamento della "superstrada di Bazzano", dalla quale avrà anche inizio il lotto C.

La galleria artificiale ricade fra le sezioni 32 e 42, sarà realizzata tramite palificazione sormontata da copertura prefabbricata ed avrà le dimensioni di mt. 12,50 x 5,20 e lunghezza di 268,55 mt..

Si prevede, inoltre, il rifacimento del ponte sul fiume Aterno al fine di permettere anche il passaggio delle complanari e per consentire di adeguare il "franco idraulico" dello stesso; si prevede, inoltre, la realizzazione di sottopassi e sovrappassi, in corrispondenza ed al fine di garantire continuità con la viabilità di servizio ai fondi, nonché la realizzazione di tombini e di opere di presidio quali muri di contenimento, di sottoscarpa ecc..



Il lotto C è rappresentato da un tracciato completamente di nuova realizzazione che svolge la funzione di collegamento fra la citata "Via Mausonia" e la S.S. 17 in loc. "Madonna di Picenze"; nel tratto finale tale lotto interessa i territori comunali di Fossa e di Barisciano.





Il progetto prevede la riconnessione con la SS17, in agro del comune di Barisciano, mediante uno svincolo a raso.

Lo sviluppo longitudinale dell'asse principale, risulta essere di m 6.500

Detto lotto è relativo al collegamento tra il secondo lotto di variante (lotto "B") in località Bazzano e la SS17. In particolare è prevista la realizzazione di due viadotti: viadotto "Aterno 1" e viadotto "Aterno 2" rispettivamente della lunghezza di 200 e 755 m e da tratti rettilinei compresi tra i 1000 e i 2500 mt., raccordati con curve a raggio variabile (clotoidi).

Il collegamento con la viabilità secondaria e con i nuclei industriali che si trovano nell'area di interesse sarà garantito dalla presenza di due rotatorie, posizionate rispettivamente: alla sezione 20-22 funzionale all'accesso al nucleo industriale di Bazzano ed alla sezione 104-105 in corrispondenza dell'intersezione con la strada SP261.

Altimetricamente il tracciato presenta 7 livellette con pendenze negative (discesa) dall'origine di tracciato verso la S.P. 261, di entità massima pari allo 0.507%, a partire dalla sezione 78 circa (progressiva 3+850) si risale verso la S.P. Subequana e poi oltre verso la S.S. 17, con pendenze che aumentano considerevolmente in dipendenza dell'orografia del terreno, fino ad un massimo del 5.926%.

Le variazioni di pendenza sono gestite mediante raccordi verticali circolari di raggio dell'ordine dei 7000 m..

Le interconnessioni con la viabilità esistente saranno garantite da:

• **ROTATORIA NUCLEO INDUSTRIALE**

Al fine di collegare la nuova viabilità al nucleo industriale di Bazzano, verrà realizzata una rotatoria di diametro esterno pari a m 78 ed uno interno pari a m 53 a 4 bracci.

• **SVINCOLO CON LA S.P. 261 "SUBEQUANA"**

In prossimità della progressiva km 5+150 (sezione 104) è prevista una rotatoria a 5 bracci per il collegamento con la SP 261, del diametro di 78 m.

• **SVINCOLO CON LA S.S. 17 (fine intervento)**

L'asse di progetto termina alla sezione 131 (progr. 6+500) in corrispondenza della S.S. 17 con un raccordo del tipo a rotatoria di diametro esterno pari a circa m 50.

Lungo il tracciato del lotto si prevede la realizzazione delle seguenti opere d'arte:

• **VIADOTTO "Aterno 1"**

Dalla sezione 41 alla sezione 46 è previsto un viadotto, di lunghezza totale pari a 200 m, articolato in 2 campate da 40 m una da 70 m e una da 50 m, da realizzarsi in sistema misto con travi portanti in acciaio e soletta in calcestruzzo utilizzato per l'attraversamento del fiume Aterno, in uscita dal Nucleo industriale di Bazzano, nonché per il raccordo con una viabilità comunale che collega l'abitato di Onna a quello di Monticchio.

Le sottostrutture sono costituite da pile in c.a. in opera con sagoma a "fungo", come indicato negli elaborati grafici tipologici, fondate su pali di grande diametro da 1500 mm.

• **VIADOTTO "Aterno 2"**

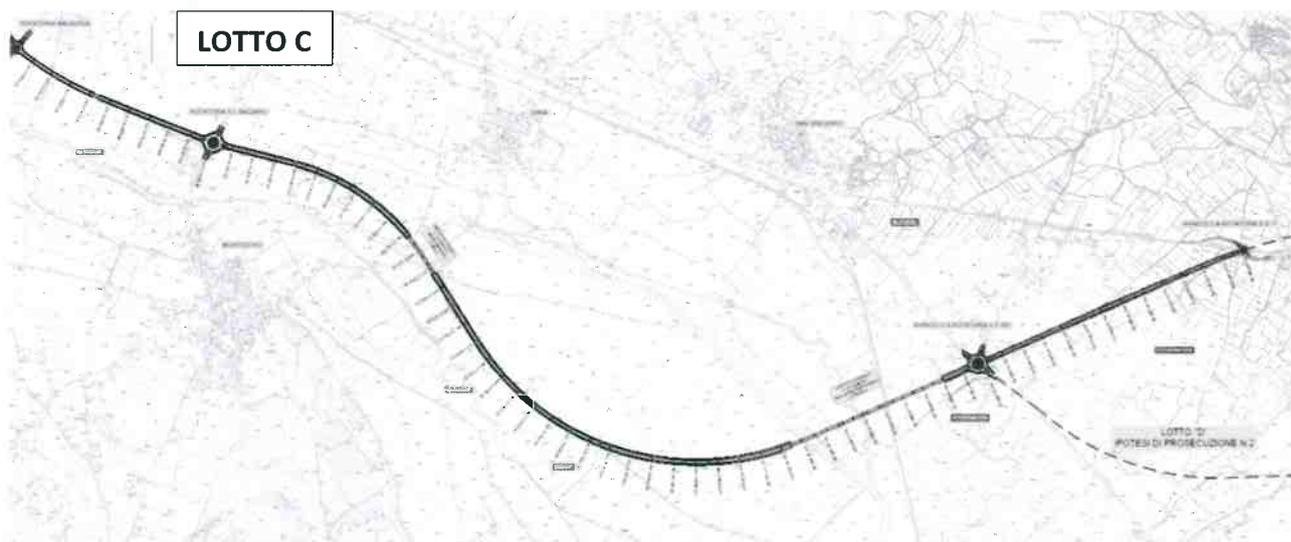
Dalla sezione 86 fino alla sezione 101 è presente un secondo viadotto, da realizzarsi con la stessa tecnologia del viadotto Aterno 1, di lunghezza totale pari a 755 m composto da n. 5 campate da 50 m, n. 3 campate da 60 m, n. 4 campate da 70 m ed una campata da 45 m, per l'attraversamento del fiume Aterno, del torrente Raiale e della ferrovia L'Aquila-Sulmona.

Sono, inoltre, previste opere d'arte minori quali sottopassi scatolari finalizzati all'attraversamento del Fiume Vera e di fossi minori oltre che all'attraversamento di viabilità locale.





## Planimetria di progetto



## Opzione zero

Nello studio si esclude l'opzione 0 in quanto si considera che, la non realizzazione della variante, risulta del tutto inappropriata alla risoluzione delle attuali problematiche dovute all'attraversamento dell'abitato della città di L'Aquila; tale alternativa, rappresentando la non realizzazione di opere di miglioramento, appare del tutto insostenibile in quanto non risolverebbe le problematiche in atto quali: congestione del traffico, curve pericolose, attraversamento di passaggi a livello per non parlare dell'inquinamento dovuto al rallentamento e spesso blocco dei veicoli.

## Aspetti geologici, geomorfologici e sismici dell'area di progetto

Al progetto in esame è allegata una specifica relazione sugli aspetti geologici e geomorfologici nella quale vengono forniti gli inquadramenti geologico, geomorfologico ed idrogeologico dell'area oggetto di intervento.

Dal punto di vista geomorfologico il tracciato interessa un'estesa depressione di origine tettonica, che si estende in direzione NW-SE da Pizzoli a Navelli, racchiusa tra alti rilievi formati prevalentemente da rocce carbonatiche e, subordinatamente, da arenarie, di età meso-cenozoica.

Dal punto di vista geologico si asserisce che la conca aquilana è una depressione di origine tettonica ad andamento NW – SE, racchiusa tra alti rilievi formati da rocce carbonatiche di età meso-cenozoica e, subordinatamente, marnoso-arenace mioceniche.

Secondo la cartografia geologica ufficiale, del progetto CARG, risulta che nell'area affiorano i depositi superficiali continentali quaternari poggianti sull'unità arenaceo – pelitica che costituisce il substrato geologico locale.





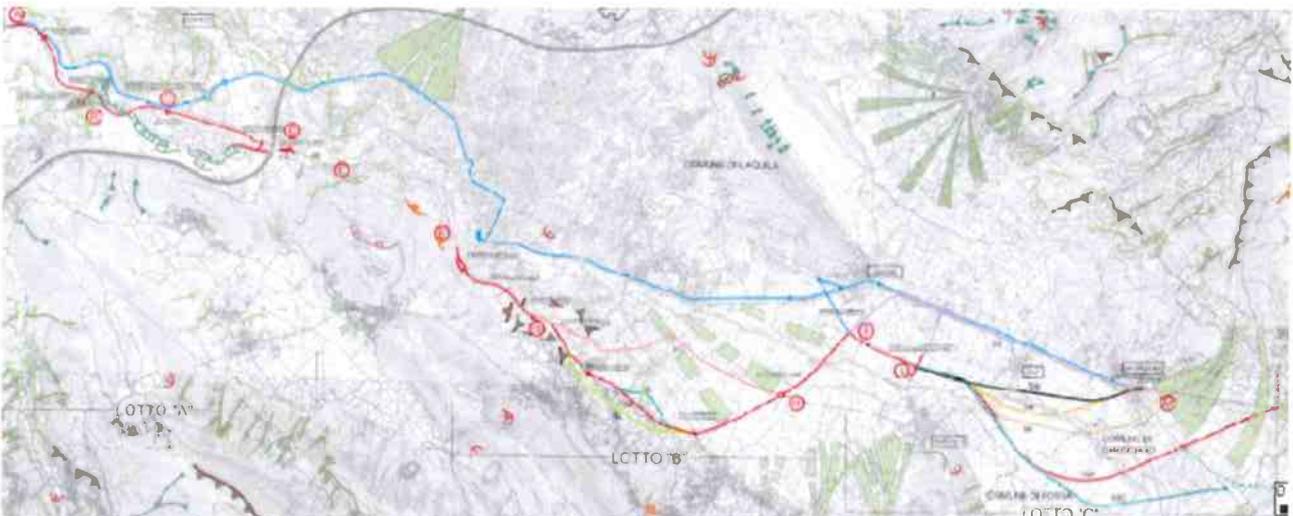
### Stralcio carta geologica d'Italia – foglio 359 L'Aquila



Nella citata relazione si evidenzia che dall'inquadramento dell'intervento con le carte di microzonazione sismica si evince che:

- Il lotto A ricade su zone stabili suscettibili di amplificazioni locali con FA = 1.9 ad eccezione del tratto iniziale dove ricade su zona stabile;
- Il lotto B risulta esterno alle aree indagate dagli studi di microzonazione sismica;
- Il lotto C ricade su zone stabili suscettibili di amplificazioni locali con FA = 1.2 – 1.4 in corrispondenza del tratto 1 e con FA > 2 in corrispondenza del tratto 4 ad eccezione della zona limitrofa alla SS17 dove ha un valore di FA = 1.7 – 1.8.

### Stralcio carta geomorfologica del P.A.I.



Dal punto di vista idrogeologico si dichiara che la porzione della Conca dell'Aquila in cui è inserita l'opera in progetto è ricca di acque superficiali, ospita, infatti, le aste fluviali dell'Aterno e del suo affluente di destra T. Raio e alcune importanti sorgenti che intercettano le acque provenienti dagli acquiferi carbonatici.

Il Complesso flyschoidale e quelli continentali tamponano le propaggini meridionali della struttura carbonatica del G. Sasso, interessate dalla tettonica distensiva appenninica, generando le importanti sorgenti ubicate in corrispondenza del bordo settentrionale della conca:

- gruppo Vetoio e Boschetto a quota 640 m s.l.m., portata media 0.9 m<sup>3</sup>/s;
- gruppo Tempera e Capovera a quota 640 m s.l.m., portata media 1.8 m<sup>3</sup>/s.





Meno evidente è il contributo delle strutture carbonatiche meridionali, qui costituite dai litotipi del Complesso calcareo – marnoso, in accordo con il loro assetto orografico tettonico e litologico.

E' presente, nell'area investigata, una falda acquifera a pelo libero, superficiale, intercettata dalla maggior parte dei sondaggi effettuati nel corso delle campagne geognostiche pregresse (*Dott. Geol. Silvio Tatoni, Campagne geognostiche ANAS 1992, 2005 e 2009*).

L'andamento della superficie di falda è stato ricostruito sulla base dei livelli piezometrici rilevati nei sondaggi effettuati. Al fine di estendere arealmente tali dati, nelle aree in cui i sondaggi sono allineati con andamento rettilineo, essi sono stati correlati ad emergenze idriche limitrofe all'area d'intervento, in particolare esse sono:

- per il Lotto A. Laghetto del Vetoio, 635 m s.l.m.; F.te Burri, 625 m s.l.m.; Mad.na del Ponte, 620 m s.l.m..
- per il Lotto B. Sorgente in località S. Elia, 610 m s.l.m.; pozzo in località F.te Augelli quota piezometrica 600 m s.l.m..

Per la seconda parte del Lotto B e per il Lotto C l'andamento non rettilineo del tracciato stradale in progetto ha consentito di correlare le isopieze senza dover ricorrere all'individuazione di punti d'acqua superficiali, a vantaggio della precisione del modello ricostruito.

La superficie piezometrica della falda superficiale tende ad approfondirsi muovendosi da W verso E in concomitanza con l'aumento di spessore del complesso detritico – alluvionale.

In corrispondenza del Lotto A e del primo tratto del Lotto B, la superficie piezometrica ha andamento concavo aperto nel senso di scorrimento del F. Aterno. Il reticolo idrografico è pertanto alimentato dalla falda superficiale.

All'altezza della località S. Elia la direzione di drenaggio della falda diverge dall'asse fluviale in direzione SE approfondendosi rapidamente; tale andamento può, probabilmente, essere ricondotto ai vistosi fenomeni carsici che interessano il versante meridionale della conca in questa zona. La culminazione della falda in corrispondenza della isopiezometrica 580, fra S. Elia e Bazzano, è da mettere in relazione con l'alimentazione da parte del M.te Bazzano, la cui struttura è costituita dai complessi calcareo – marnoso e flyschoidi. I disturbi delle isopiezometriche in prossimità della fine del Lotto B risentono dell'avvicinarsi dell'alto strutturale carbonatico di Monticchio.

Nel Lotto C la superficie piezometrica si allontana da quella topografica. Il fiume è sospeso al di sopra della superficie piezometrica e non più alimentato dalla falda. Tale assetto è probabilmente il risultato dell'azione antropica che in epoca medievale ha derivato a scopi agricoli il corso d'acqua dalla sua posizione originaria, ubicata più a sud, probabilmente in corrispondenza dell'attuale F.so di Fossa.





### Schema idrogeologico dell'Italia centrale



Per ulteriori chiarimenti e/o approfondimenti si rimanda alla specifica relazione allegata agli atti progettuali.

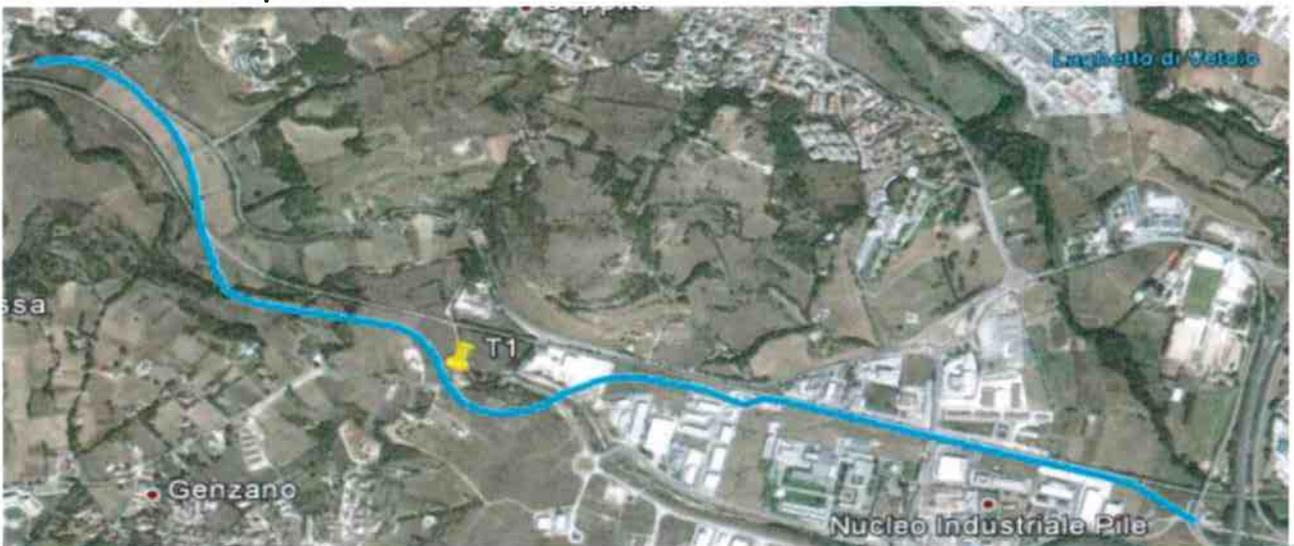
### Gestione delle Rocce e terre da scavo

E' allegata, fra gli elaborati progettuali, una specifica relazione tecnica relativa al "piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo".

Al fine di definire il materiale di scavo quale sottoprodotto, e di conseguenza di poterlo gestire nel regime di cui all'allegato 4 del DM 161/2012, è stata condotta, nell'anno 2013, una campagna di indagini ambientali volta alla definizione dello status chimico dei terreni che saranno scavati nel corso della realizzazione dell'opera in progetto.

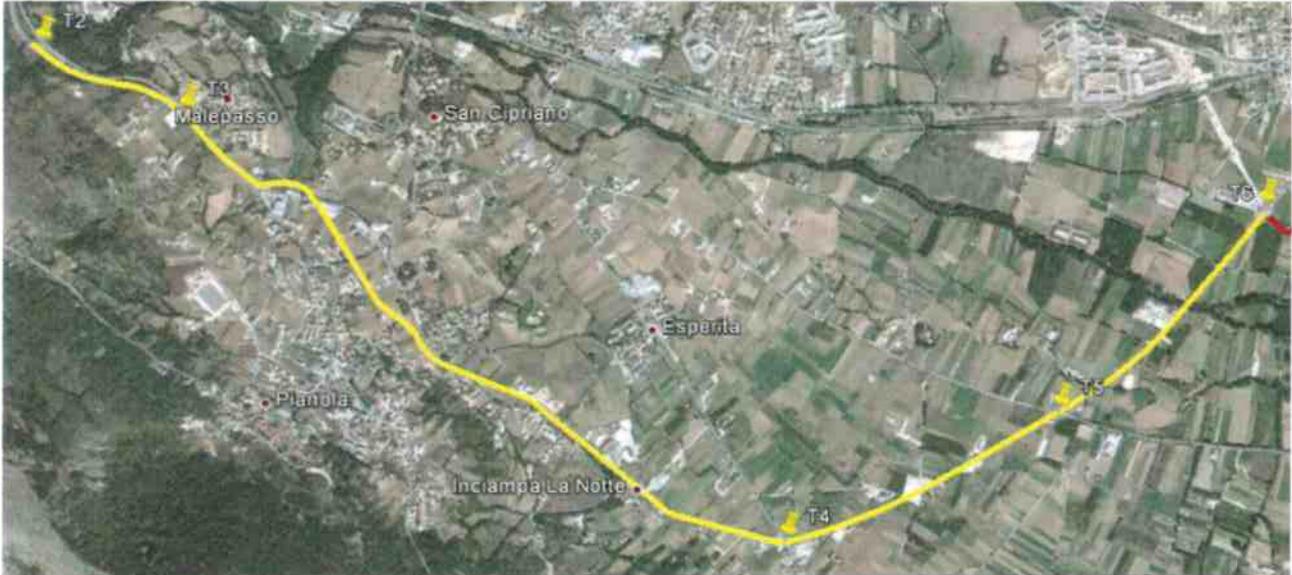
Complessivamente sono stati realizzati 8 trincee esplorative spinte fino alla profondità di circa 2 metri, fatta eccezione per la trincea T3 che ha raggiunto una profondità pari a circa 3 m.

#### Ubicazione trincee esplorative – lotto A





### Ubicazione trincee esplorative - lotto B



### Ubicazione trincee esplorative – lotto C



Conformemente a quanto riportato nelle procedure di campionamento, di cui all'allegato 2 del DM 161/2012, per ciascuna trincea sono stati prelevati campioni rappresentativi delle seguenti profondità:

- 0 – 1 m da p.c.;
- 1 – 2 m da p.c.;
- 2 – 3 m da p.c. (per la sola trincea T3).

Tutti i campioni analizzati mostrano la conformità ai limiti di cui alla col. A Tab. 1 allegato V alla parte quarta del titolo V del D.Lgs. 152/06 "terreni ad uso verde" e pertanto il materiale da scavo prodotto nell'ambito delle lavorazioni potrà essere gestito come sottoprodotto ai sensi del DM 161/2012.

La realizzazione della infrastruttura in progetto comporterà la produzione di circa 457.469,00 mc di materiale di risulta così suddivisa:

- Lotto A pari a circa 85.141,00 mc;
- Lotto B pari a circa 273.075,00 mc;
- Lotto C pari a circa 99.253,00 mc.

Si avrà un riutilizzo interno all'ambito progettuale, in funzione delle caratteristiche dei materiali, come sottoprodotto, ai sensi del DM 161/2012, pari a circa 34.297,00 mc di cui:

- Lotto A: circa 11.930,00 mc
- Lotto B: circa 6.767 mc





Istruttoria Tecnica:

Valutazione Impatto Ambientale VIA

Progetto:

S.S. 17/S.S. 684 Tangenziale Sud di L'Aquila - Variante sud all'abitato di L'Aquila

Il Dirigente del Servizio  
ing. Domenico Longhi

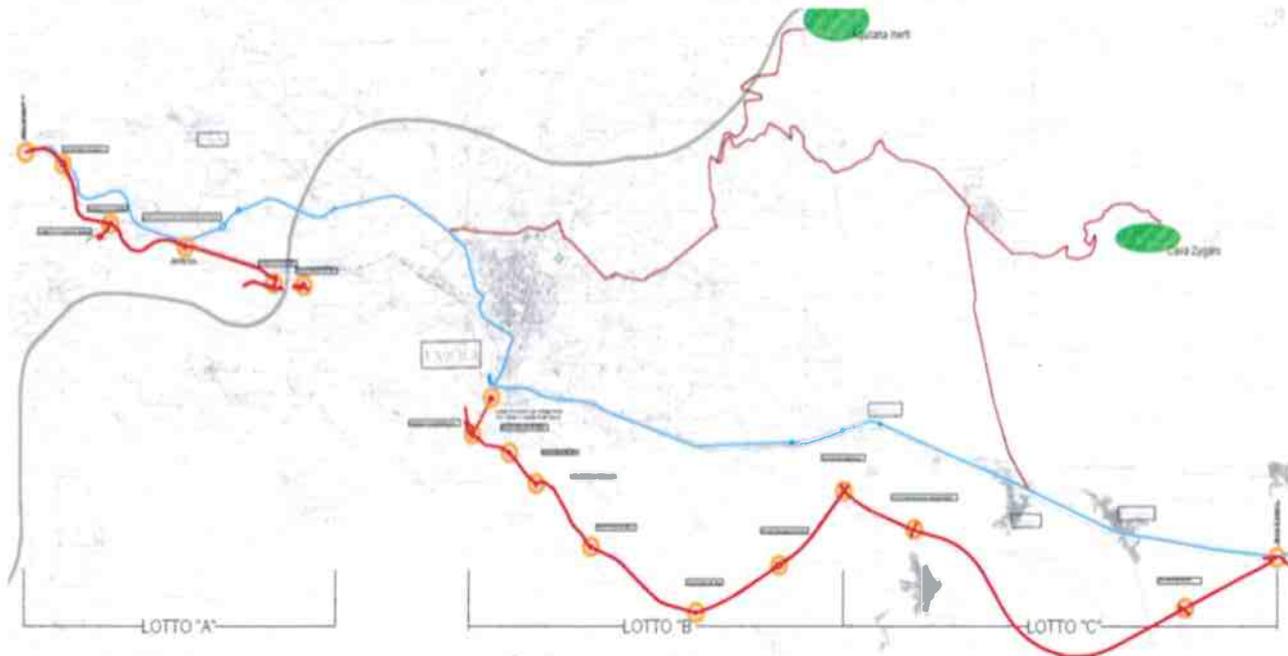
Assistente tecnico:  
geom. Adriano Di Ventura

Lotto C: circa 15.600 mc

I materiali da scavo in esubero, rispetto ai fabbisogni di progetto, saranno allontanati dal cantiere per essere riutilizzati, ai sensi del DM 161/2012, per la riambientazione di siti di cava per un quantitativo pari a circa 423.616,00 mc.

Il progetto prevede l'approvvigionamento di materiale da cava, per il completamento dei rilevati stradali, pari a circa 1.057.432 mc.

Planimetria con l'individuazione dei siti di cava destinatari dei materiali in esubero





## QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Le singole componenti e fattori ambientali analizzati, al fine di identificare i potenziali impatti ambientali dell'opera sono i seguenti:

- ambiente idrico: acque sotterranee e superficiali;
- suolo e sottosuolo: geologia, geomorfologia e idrogeologia;
- atmosfera: qualità dell'aria e caratterizzazione meteorologica;
- rumore;
- vibrazioni;
- componenti biotiche.

Il reticolo idrografico interessato riguarda rispettivamente per il lotto A il torrente Raio che, come detto nell'illustrazione del progetto, viene superato mediante la realizzazione di due viadotti e per i lotti B e C il fiume Aterno e, solo per il lotto C il fiume Vera che verranno superati mediante il rifacimento di un ponte esistente e la realizzazione di ulteriori viadotti.

La qualità delle acque (SECA e SACCA) del citato reticolo idrografico, ad eccezione di quella del fiume Vera che risulta essere buona, è classificata scadente.

Gli interventi previsti in corrispondenza degli ambiti fluviali, quali la costruzione delle pile dei viadotti, daranno origine ad inevitabili interferenze col regime idraulico e con lo stato qualitativo dei corsi d'acqua, per lo più riconducibili ad eventuali ingombri temporanei introdotti in alveo e alla movimentazione di materiali nelle aree di alveo inciso e/o di golena.

La realizzazione della galleria e le operazioni di scavo ad essa intrinsecamente connesse, infine, possono essere associate a potenziali interferenze con la circolazione idrica sotterranea, e dare origine ad alterazioni quantitative e qualitative.

Al fine di limitare i possibili impatti sopra descritti la ditta interessata ai lavori ha ritenuto necessario approfondire l'analisi di dette opere, delle tecniche lavorative necessarie alla loro realizzazione, nonché delle specificità idrogeologiche delle singole aree interessate dalla costruzione di detti manufatti.

Nella fase di esercizio i potenziali impatti ambientali, generati dall'opera, a carico dell'ambiente idrico possono ritrovarsi essenzialmente nei seguenti aspetti:

- a) incrementi di portata nei corsi d'acqua interferiti dovuti alla impermeabilizzazione dei suoli, correlata alla pavimentazione del nastro stradale, con possibile peggioramento delle condizioni di deflusso idraulico;
- b) alterazione delle condizioni di deflusso idraulico dei corsi d'acqua direttamente interferiti dal tracciato;
- c) possibile alterazione della qualità delle acque superficiali soggette al rilascio di afflussi idrici potenzialmente contaminati rappresentati dalle acque di dilavamento di piattaforma.

La potenziale vulnerabilità della falda, unitamente alla presenza di un articolato reticolo idrografico di superficie rappresentato dal Torrente Raio, dal Fiume Aterno, dal Torrente Vera e da altri corsi d'acqua di carattere minore nonché la presenza diffusa di litotipi di deposito alluvionale caratterizzati da media permeabilità, hanno quindi indotto a ritenere necessaria, ai fini dell'ottimizzazione dell'inserimento ambientale dell'opera, l'introduzione di specifici accorgimenti progettuali volti ad una gestione controllata delle acque di piattaforma.

I sistemi di drenaggio e smaltimento delle acque meteoriche sono differenziati a seconda che il tratto stradale interessi o meno ambiti vulnerabili; nel primo caso, cioè in presenza di corsi d'acqua e/o ambiti territoriali classificabili come sensibili o vulnerabili, è previsto un sistema di drenaggio costituito da una rete di cunette e tubazioni che provvederà alla raccolta delle acque di piattaforma e al loro convogliamento ad una vasca di prima pioggia.

Tale sistema è idoneo a consentire il recapito, verso le suddette vasche, anche nei confronti di liquidi eventualmente provenienti da sversamenti accidentali; le vasche sono realizzate in calcestruzzo armato, e raccolgono le acque di piattaforma convogliate dai fossi di guardia e dalle cunette collegate con tubi di diametro idoneo che corrono sotto strada ai lati della carreggiata.





Le vasche di prima pioggia avranno dimensioni di 10,00 x 5,00 m ed altezza di circa 3,00 m, sono realizzate in calcestruzzo armato ed sono composte da più camere interne (sedimentatore, separatore oli e filtro a coalescenza posto prima della condotta di uscita).

Dalle vasche si diramano le condotte di uscita, aventi pendenza idonea per l'allontanamento a gravità delle acque depurate, verso il mezzo ricettore.

Laddove, invece, il tracciato interessa ambiti urbanizzati, con diffusa presenza di litotipi argillosi, scarsamente attraversati da corsi idrici e dove non sussistono di fatto particolari elementi di attenzione ambientale, si prevede un sistema "unitario" di gestione delle acque di piattaforma.

Da un punto di vista geologico l'area in esame è situata nell'Appennino centrale, all'interno dell'unità paleogeografica denominata "Piattaforma Carbonatica Laziale – Abruzzese"; questa unità consiste in una sequenza di sedimenti prevalentemente neritici con facies marginali e di transizione, di età dal Trias superiore al Miocene, in essa affiorano anche sequenze torbiditiche mioceniche, alle quali seguono successioni postorogene (dal Miocene superiore fino al Pleistocene) diffuse nei margini tirrenico ed adriatico.

Come già detto il tracciato stradale in progetto si innesta alla chilometrica 27 della SS17, il primo tratto attraversa terreni alluvionali poggianti su un alto strutturale costituito da calcareniti mioceniche e formazione marnoso-arenacea.

In corrispondenza della progressiva 24, del lotto A, scavalca il Torrente Raio; tra le progressive 27 e 29 il tracciato intercetta calcarenitici direttamente affioranti, tra le progressive 31 e 47 attraversa depositi fluviali pleistocenici costituiti da alluvioni ciottolose e quindi nuovamente il Torrente Raio.

La strada prosegue su terreni alluvionali, con tracciato rettilineo parallelo alla ferrovia Sulmona – Terni, fino a poco prima di intersecare l'asse autostradale dove diverge in direzione meridionale e scavalca nuovamente il Torrente Raio; di seguito abbandona la piana alluvionale e intercetta le alluvioni ciottolose pleistoceniche che bordano, a settentrione, il rilievo di Monte Luco.

Nella tratta compresa tra Palombaia di Sassa e Genzano di Sassa (lotto A) sono individuabili forme riferibili a orli di scarpate fluviali non attive.

L'acclività del tracciato, inizialmente sub pianeggiante, aumenta leggermente passando dalla piana alluvionale alle pendici del versante collinare; dopo un breve tratto interseca le calcareniti mioceniche di Monte Luco, quindi entra nella galleria esistente.

Numerose piccole conoidi non attive, poste a destra del Torrente Raio, articolano il raccordo tra il rilievo ed il fondovalle, queste conoidi non si presentano più con la loro forma originale ma sono state modificate sia da fattori naturali che da interventi antropici.

Lo sbocco della galleria è ubicato sui depositi detritici, presenti sul versante nord-orientale di Monte Luco, che accompagnano la tratta in progetto sino a poco prima dello svincolo di Pianola; da questo punto, fino alla progressiva 65 del lotto B, i terreni d'imposta sono costituiti dai depositi lacustri pleistocenici.

Dall'uscita della galleria l'acclività del tracciato passa da moderata a blanda, il tracciato prosegue poi su sedimenti alluvionali e colluviali del Fiume Aterno.

La tratta stradale, compresa nel Lotto C, prosegue su terreni di genesi alluvionale del Fiume Aterno, in prossimità del suo limite orientale la tratta in progetto interseca sedimenti fluvio-lacustri più antichi; il principale agente modellatore del paesaggio, per questo tratto, è il fiume; la valle è piuttosto ampia e non presenta ostacoli al deflusso delle acque.

Nella parte di lotto C indagata, tratta compresa tra il N.I. di Monticchio e S.Gregorio, non sono evidenti forme morfologiche significative; nel tratto terminale, relativo allo Svincolo di San Gregorio, si rileva la presenza di ghiaia fine e sabbiosa.

Parte del tracciato del lotto A e tutta la tratta del lotto C ricadono in aree a pericolosità molto elevata, elevata e moderata del vigente P.S.D.A..

Dal punto di vista idrogeologico si rileva che la superficie piezometrica è stata intercettata, in un sondaggio nel lotto C, a circa 16 m del p.c.; si tratta di una falda superficiale a pelo libero legata al sistema idrografico locale.





**Dipartimento Opere Pubbliche, Governo del Territorio e Politiche Ambientali**  
**Servizio Valutazione Ambientale**

Istruttoria Tecnica:

**Valutazione Impatto Ambientale VIA**

Progetto:

**S.S. 17/S.S. 684 Tangenziale Sud di L'Aquila - Variante sud all'abitato di L'Aquila**

Il Dirigente del Servizio  
ing. Domenico Longhi

Assistente tecnico:  
geom. Adriano Di Ventura

La realizzazione della nuova arteria viaria comporterà, inevitabilmente, l'introduzione di nuove sorgenti emissive di tipo lineare associate ai futuri livelli di traffico che si prevede interessino l'infrastruttura.

Lo studio in esame prevede l'analisi della modificazione dei flussi di traffico della viabilità nell'area allo studio; in particolare si è provveduto alla valutazione delle ricadute delle emissioni di polveri, NOx, CO2 e degli altri inquinanti associati a questo tipologia di emissioni in atmosfera.

Il sistema di modelli impiegato, per tali analisi, è il CALPUFF MODEL SYSTEM, inserito dall'U.S. EPA in Appendix A di "Guideline on Air Quality Models", sviluppato da Sigma Research Corporation, ora parte di Earth Tech, Inc, con il contributo di California Air Resources Board (CARB).

La nuova configurazione della viabilità locale, in particolare per l'alternativa denominata "di progetto", determina un evidente miglioramento dell'impatto sulla qualità dell'aria in tutti i lotti /aree interessati.

In dettaglio, per gli inquinanti principali quali PM10 ed NO2 (NOx in via cautelativa), si conclude come in tutti i recettori considerati ci sia un miglioramento stimabile nella riduzione, del carico inquinanti, che va dal 0,5% al 5%.

In termini assoluti e cioè valutando l'impatto generato, sommato ai valori attuali di qualità dell'aria, si è verificato come l'opera, non determini una modificazione significativa della qualità dell'aria stessa, infatti, le variazioni di concentrazione percentuale, sulla base delle medie annuali dei vari inquinanti sono contenute tra il - 10 % e + 10% circa; in conclusione si afferma come l'impatto sulla qualità dell'aria sia del tutto trascurabile e non si rilevano criticità per un eventuale aumento di tali livelli su base annuale.

Ai fini della valutazione sul rumore, è stata presa in esame l'area interessata dal passaggio della nuova variante, verificando dapprima l'area vasta e poi puntualmente l'impatto acustico dell'infrastruttura in termini di rispetto della normativa vigente in materia di inquinamento acustico.

La classificazione acustica, prevista dalla normativa vigente, è basata sulla suddivisione del territorio in zone omogenee, corrispondenti alle classi individuate dal D.P.C.M. 14.11.1997.

Per ciascuna classe acustica, in cui è suddiviso il territorio, sono definiti i valori limite di emissione, valori limite di immissione, valori di attenzione ed i valori di qualità, distinti fra il periodo diurno (ore 6.00 - 22.00) e notturno (ore 22.00 - 6.00).

Nel caso in esame i comuni, interessati dal passaggio dell'infrastruttura, non hanno approvato il Piano di Classificazione Acustica del territorio come previsto dalla Legge n°447 del 26 ottobre 1995 e pertanto si applicano, in essi, i limiti vigenti previsti dalla normativa nazionale in vigore.

Nella fascia di 250 metri, attorno al tracciato relativo all'infrastruttura analizzata, non sono stati rilevati ricettori sensibili (scuole, ospedali, case di cura).

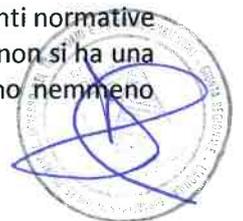
Al fine di valutare la rumorosità dello stato dei luoghi è stata predisposta una campagna di misura fonometrica mediante 3 rilievi di lunga durata (7gg) e 18 rilievi di breve durata (30 minuti) distribuiti su 6 punti (per ciascuno 2 diurni e 2 notturni) utilizzando il software specifico IMMI 5.1.5a della società Braunstein+Berndt GmbH.

Il rumore veicolare, indotto dal transito degli automezzi, è stato trattato con il modello, "Nouvelle Methode de Prevision de Bruit - Routes 1996", messo a punto da alcuni noti istituti francesi costituenti i Servizi Tecnici del Ministero de l'Equipement (CSTB, SETRA, LCPC, LRPC); il metodo è rivolto, esclusivamente, alla modellizzazione del rumore da traffico stradale e proposto ufficialmente per essere di ausilio agli Enti pubblici ed agli studi professionali privati nelle attività di previsione riguardanti il rumore.

Dall'analisi effettuate è risultato, già in prima analisi, un superamento dei limiti normativi specialmente per quanto riguarda il periodo notturno; tale condizione ha indotto la ditta proponente a prevedere appositi interventi di mitigazione acustica mediante la posa in opera, in corrispondenza dei recettori più esposti, di barriere fonoassorbenti.

La valutazione previsionale, post mitigazioni, redatta al fine di verificare l'efficacia delle barriere fonoassorbenti ha evidenziato il permanere, in alcuni punti, del superamento dei limiti normativi.

La caratterizzazione delle emissioni di vibrazioni, da parte di veicoli, non è soggetta alle stringenti normative e disposizioni legislative che normano invece l'emissione del rumore; pertanto in questo caso non si ha una caratterizzazione dell'emissione in condizioni standardizzate e, di conseguenza, non si hanno nemmeno





valori limite da rispettare per quanto riguarda i livelli di accelerazione comunicati ai recettori, e quindi ovviamente non è possibile specificare la produzione di vibrazioni con lo stesso livello di dettaglio con cui si è operato per il rumore.

Per lo studio previsionale dell'impatto vibrazionale si è proceduto con le operazioni seguenti:

- analisi del territorio in cui si colloca il tragitto e delle caratteristiche dei ricettori;
- definizione degli scenari critici in termini di impatto vibrazionale;
- definizione dei tempi di funzionamento e del posizionamento delle sorgenti attive.

Le vibrazioni indotte dal traffico stradale non rappresentano, generalmente, per le infrastrutture stradali extraurbane un problema ambientale estensivo, ma bensì di tipo localizzato; l'intervallo di frequenza caratteristico è compreso tra 1 e 300 Hz e include quindi le frequenze tipiche di risposta degli edifici.

Considerando che la pavimentazione stradale dell'infrastruttura in esercizio sarà nuova, di tipo drenante e fonoassorbente, e soggetta ai monitoraggi previsti dai programmi di manutenzione del gestore autostradale, in considerazione dei risultati ottenuti in casi analoghi, si ritiene che nella fase di esercizio non potranno verificarsi situazioni di criticità o incompatibilità.

L'area interessata dalla realizzazione della variante in oggetto si inquadra, territorialmente, all'interno della cosiddetta "conca aquilana", una subregione pianeggiante di origine pleistocenica a quota relativamente bassa (altitudine media di circa 700m s.l.m.).

Per quanto riguarda l'aspetto vegetazionale complessivo, che si deduce dalla rappresentazione cartografica Corine Land Cover (2006), la zona presenta un mosaico vegetazionale estremamente complesso, caratterizzato da una varietà di fitocenosi determinata soprattutto dalla fascia altimetrica e dalla presenza antropica sul territorio.

Lungo il fondovalle, in parte interessato dalla viabilità proposta, si ha la prevalenza di sistemi colturali di tipo estensivo od intensivo, alternate a sistemi colturali complessi (in particolare a sud-est rispetto all'abitato dell'Aquila) e a mosaici di aree coltivate ed incolti in stato semi-naturale.

Relativamente agli attraversamenti dell'Aterno, ed in misura minore dei numerosi corpi idrici presenti (soprattutto nell'area del lotto C) si rappresenta come le zone designate presentino un certo valore di naturalità quali rimboschimenti a pioppo e salice su argine artificiale, attualmente colonizzati da specie autoctone e discretamente rinaturalizzati, e dalla presenza di vegetazione ripariale.

Considerate le tipologie ambientali prevalenti nell'area di studio, si ritiene possibile la presenza di popolazioni, anche consistenti, di rapaci, in particolare di falconiformi di piccole o medie dimensioni mentre, i grandi volteggianti potrebbero essere limitati agli ambienti pratici pedemontani nonché, per le specie meno esigenti quali la poiana, alle aree contermini agli insediamenti umani del fondovalle; tale gruppo comprende numerose specie oggetto di misure di protezione.

Relativamente agli altri gruppi, la presenza di uccelli maggiormente legate ad un ambiente di macchia, quali le silvie o i fringillidi, o di bosco (ghiandaia, colombaccio, picchi) appare molto probabile; presso i centri abitati sono verosimilmente presenti anche le specie sinantropiche, quali i corvidi ed i laridi riportati in tabella, nonché i turdidi ed i passeriformi dotati di una certa plasticità ecologica (merlo, passero, pettirosso eccetera), che possono risultare favorite dall'incidenza relativamente alta delle attività umane in alcune delle zone in esame; la scarsità di ambienti lacustri e/o fluviali dotati di determinate caratteristiche idrografiche (alveo largo, corso lento e portata costante) consente di stimare come poco probabile la presenza di popolazioni stanziali di uccelli legati ad ambienti acquatici.

Ai fini della valutazione degli impatti sull'ittiofauna si sono prese a riferimento le aste fluviali del fiume Aterno e del torrente Raio, direttamente interessate dal progetto; per il fiume Aterno la qualità delle acque si presenta inizialmente buona; degrada sensibilmente nelle stazioni presenti all'interno del territorio del comune dell'Aquila, soprattutto a causa della presenza di due depuratori comunali a monte della stazione di rilievo (R1307AT8) e del depuratore servente il nucleo industriale di Pile (immediatamente a monte della stazione di rilievo R1307AT8bis).

Le stazioni a valle del territorio comunale mostrano gradualmente segni di ripresa, sino ad attestarsi intorno al valore di "sufficiente" presso il limite dell'area indagata.





Il citato detrimento della qualità del corso d'acqua impedisce la presenza di specie ittiche sensibili, il popolamento ittico di grossa taglia è verosimilmente costituito da ciprinidi (gGen. Barbus), percidi (Gen. Perca) e centrarchidi (Gen. Micropterus), occasionale la presenza di salmonidi.

Il torrente Raio, affluente di destra del fiume Aterno, ha, in riferimento ai dati riportati dalla Regione Abruzzo e relativi agli anni 2008-2009, una qualità delle acque scadente; occorre tuttavia sottolineare come l'unica stazione analizzata si collochi nel basso corso del fiume (a circa 5 km dalla confluenza dello stesso con l'Aterno) ed a valle degli scarichi dei maggiori centri abitati presenti nell'area (Palombaia di Sassa, Sassa, Tornimparte eccetera); la qualità delle acque a monte della località monitorata risulterà, pertanto, più elevata.

In tali condizioni, è possibile ipotizzare un popolamento ittiofaunistico maggiormente variegato, rispetto a quanto indicato per il fiume Aterno, comprendente, oltre alle specie citate in precedenza, anche entità maggiormente stenoece quali Salmo sp. pl., Lampetra planeri, Chondrosdoma sp., Alburnus albidus, Leuciscus souffia, Rutilus rubilio, Gasterosteus aculeatus e Cobitis tenia.

E' possibile la presenza di specie di particolare pregio quali la trota macrostigma (Salmo cettii) e l'anguilla (Anguilla anguilla); tali entità faunistiche sono sottoposte a vincolo di protezione che ne vieta la pesca.

Sono state definite quelle azioni, connesse all'opera in progetto sia in fase di realizzazione che di esercizio, in conseguenza alle quali è ipotizzabile uno o più effetti negativi sulle componenti biocenotiche sopra descritte; per ciascuna di esse è specificata la fase di interessata (cantiere, esercizio), la componente biotica bersaglio (popolamenti vegetali, popolamenti animali) e la valenza stimata dell'interferenza (trascurabile – sensibile – significativo).

Emissioni gassose in atmosfera: la realizzazione del progetto comporterà emissioni in atmosfera di sostanze inquinanti (SOx, NOx, benzene, metalli pesanti, PM10) derivanti dagli scarichi dei mezzi, tale impatto è proporzionale al numero dei mezzi impiegati durante le fasi di cantiere e, a lavori conclusi, al bacino d'utenza dell'infrastruttura; tale impatto si sviluppa lungo l'intera linea di percorso.

Tenendo presente il limitato arco temporale nel quale sono previste le operazioni di cantiere la valenza dell'impatto, connesso alle emissioni aeriformi sopra descritte, è da ritenersi trascurabile.

Considerate le altre sorgenti di emissioni di scarico esistenti, poste nelle immediate vicinanze dell'opera in progetto (autostrada A24, viabilità statale: SS17, SS80, SS261, SS584), l'impatto di tale componente in fase di esercizio è da ritenersi anch'esso trascurabile.

Produzione e dispersione di polveri: l'emissione in atmosfera di materiale particolato derivante soprattutto dalla movimentazione dei materiali, effettuazione di scotichi, transito di mezzi pesanti e dei mezzi d'opera è prevista lungo l'intera tratta del percorso, in proporzione al tipo di lavorazione effettuata ed al numero di mezzi impiegati.

Essendo legata principalmente alla fase di realizzazione dell'opera, tale impatto è legato alla fase di cantiere piuttosto che a quella di esercizio nella quale risulta essere trascurabile.

La produzione di polveri appare circoscritta alle attività della fase di cantiere, durante la quale può rappresentare un disturbo significativo, mentre risulta trascurabile durante la fase di esercizio; pertanto, la valenza complessiva di tale impatto è stimata come sensibile.

Alterazioni chimico-fisiche delle acque: tale interferenza è circoscritta alla realizzazione di opere d'arte interferenti con i bacini fluviali attraversati dall'infrastruttura, principalmente il torrente Raio ed il fiume Aterno, oltre a canali secondari relativamente meno importanti.

L'alterazione può consistere sia in sversamenti accidentali o comunque non evitabili di sostanze chimiche e/o materiale da costruzione nel corpo idrico, sia nella risospensione e conseguente intorbidimento dell'acqua in relazione alla movimentazione del fondale (durante la posa di pile in alveo) od all'immissione nel fiume di acque di percolamento provenienti dalle aree di cantiere e/o di lavoro.

Anche in questo caso, la temporaneità dell'interferenza è dovuta alla fase di costruzione dell'opera (cantierizzazione) piuttosto che a quella di esercizio: relativamente a quest'ultima, il disturbo degli acquiferi può essere considerato nullo.





Emissioni acustiche: il disturbo, dovuto alle emissioni acustiche, è determinato sia dalle attività di cantiere che nella fase di esercizio dell'opera.

Il principale bersaglio, per tale tipo di interferenza, è senza dubbio la componente faunistica e può avere come effetto l'allontanamento di determinate popolazioni dalle zone interferite con conseguente interruzione dei corridoi ecologici.

Tale interferenza risulta in parte mitigata dalla collocazione scelta per la variante di tracciato in progetto, che si sviluppa in diversi tratti in affiancamento ad altre infrastrutture aventi le medesime caratteristiche di sorgente di rumorosità (viabilità ordinaria, ferrovia), facendo presupporre un certo grado di acclimatamento a tale disturbo per quanto riguarda la fauna locale, dal momento che la situazione che si viene a creare, una volta circoscritta la fase di cantiere, non è sostanzialmente diversa da quella attuale.

In considerazione di ciò la valenza dell'impatto è stimata come sensibile (per le aree non incluse nel fascio di infrastrutture già esistenti) o trascurabile (per le aree adiacenti a ferrovie o strade già esistenti).

La realizzazione dell'infrastruttura comporterà la produzione di vibrazioni, in relazione alle opere di cantiere (movimentazione di carichi, passaggio di mezzi pesanti, vagliatura, vibrio-infissione) od alla fase di esercizio (traffico veicolare), l'effetto delle vibrazioni è quello di disturbare la fauna, per cui valgono le stesse considerazioni fatte per il rumore.

L'occupazione del suolo, dovuta alla realizzazione della strada, ha come bersaglio prioritario la componente vegetazionale che insiste sull'area, e secondariamente il popolamento faunistico ad essa associato; le specie vegetali risultano direttamente impattate mediante perdita di habitat che può portare non solo all'allontanamento di determinati gruppi faunistici ma anche all'estinzione locale delle specie meno adattabili e/o più sensibili.

L'interferenza è estesa ad entrambe le componenti biotiche e considerata, la non transitorietà di tale tipo di impatto, nonché la gravità degli effetti ad esso connessi, la valenza è stimata come significativa sia in fase di cantiere che di esercizio.

Al fine di ridurre il più possibile gli effetti negativi citati i prevedono una serie di interventi di mitigazione che vanno dal ripristino della macchia arbustiva (anche tramite idrosemina), alla rinaturalizzazione delle sponde fluviali mediante piantumazioni ed alla realizzazione di filari alberati.

Le aree di cantiere saranno opportunamente riportate agli usi ante opera e tutte le aree scoperte (scarpate dei rilevati e delle trincee) saranno rinverdite anche mediante l'utilizzo di essenze arbustive.

Per eventuali ulteriori chiarimenti e/o approfondimenti si rimanda agli allegati progettuali presenti sul sito dello SRA.





## IDENTIFICAZIONE DELLE CRITICITÀ DEGLI IMPATTI

### Attivazione del procedimento

- Procedimento attivato ai sensi del D.Lgs. 163/2006 e non ai sensi del D.Lgs. 152/2006 come da richiesta nelle precedenti interlocutorie (note 201/2014,250/2015 e 63011/2016);
- L'oggetto della domanda, così come l'oggetto riportato nelle testatine degli elaborati progettuali, è riferito alla lunghezza ed alla località di fine tracciato previsti nel progetto 20014 e non al progetto in esame (con la variazione del lotto C sono variate la lunghezza del tracciato e la località di fine tracciato);
- Non risulta trasmesso il Verbale della Conferenza di Servizio tenutasi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 3/05/2016.

### Completezza degli elaborati progettuali

- Gli elaborati, pubblicati sul sito dello Sportello Regionale Ambientale all'account relativo al progetto in oggetto, inseriti nella sezione "allegati al progetto", nei forms "elaborati V.I.A." ed "integrazioni" sono di carattere "preliminare" (redatti ai sensi del D.Lgs. 163/2006) e non di carattere "definitivo" come richiesto dal comma 1 dell'art. 23 del D.Lgs. 152/06 nel suo testo in vigore.
- Non risultano allegati gli stralci degli strumenti urbanistici vigenti dei comuni di Fossa e Barisciano che permettano di verificare la conformità del tracciato alle previsioni degli stessi.

### Verifica della Coerenza con gli Elementi della Pianificazione Regionale, Locale

- Il tracciato in esame non risulta essere previsto nel vigente Q.R.R.;
- Non è previsto nel vigente P.T.C.P.;
- Il tracciato risulta essere difforme dalle previsioni urbanistiche contenute nel vigente P.R.G. del comune di L'Aquila;
- Risulta in contrasto con le previsioni del vigente P.R.P. per i tratti ricadenti in zone A1 ed A2 (vedasi artt. 22 e 24 del N.T.C. del P.R.P. – ambito Fiume Aterno);
- Interessa aree a pericolosità elevata e molto elevata come individuate dal vigente P.S.D.A.

### Criticità relative quadro di riferimento progettuale

Il progettuale non risolve il problema della interferenza, all'inizio del lotto A (inizio tracciato), con il progetto di realizzazione di un depuratore consortile, a servizio dei comuni di Scoppito, Tornimparte, Lucoli e la parte ovest del comune di L'Aquila, proposto dalla Gran Sasso Acqua S.p.A. (per risolvere tale interferenza questo servizio ha indetto tre distinte conferenze di servizio che si sono concluse con una proposta, da parte della GSA, alternativa al tracciato della SS.;

Lotto B – inserimento della previsione di collegamento con "Porta Napoli" cosiddetto "ponte sulla Mausonia"

### Referenti della Direzione

Il Dirigente del Servizio ing. Domenico Longhi

Assistente tecnico: geom. Adriano Di Ventura