



O  
Zella  
A

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

\*\*\*

Parere n. 2818 del 31/08/2018

<b>Progetto:</b>	<p align="center"><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p><b>Autostrada A24, tratta Tornimparte - L'Aquila Ovest Interventi di adeguamento ai sensi della Legge 228/2012 art.1 comma 183, adeguamento sismico di 14 viadotti</b></p> <p align="center"><b>ID_VIP: 4025</b></p>
<b>Proponente:</b>	<b>Strada dei Parchi S.p.A.</b>

AM  
E  
A

*[Handwritten signature]*

ce  
W

*[Various handwritten signatures and initials]*

B

## La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 e s.m.i. recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. GAB/DEC/56 del 02/04/2015 di nomina del rappresentante della Regione Abruzzo;

**VISTA** la Documentazione presentata dalla Società Strada dei Parchi S.p.A. in data 04/04/2018 con nota prot.n. SDP/0005623/2018 per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i per l'intervento "Autostrada A24, tratta Tornimparte - L'Aquila Ovest". Interventi di adeguamento ai sensi della Legge 228/2012 art.1 comma 183. Adeguamento sismico di 14 viadotti";

**PRESO ATTO** che la Documentazione è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n.DVA/8482 in data 12/04/2018;

**PRESO ATTO** che la DVA con nota prot.n.DVA/9452 del 23/04/2018, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) con prot.n.CTVA/1589 in data 26/04/2018, ha comunicato l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda ed ha trasmesso, per l'istruttoria tecnica di competenza della stessa CTVA la documentazione progettuale ed amministrativa presentata dalla società proponente;

**CONSIDERATO** che gli interventi proposti, localizzati nei Comuni di Tornimparte e di Lucoli, consistono nell'adeguamento antisismico dei viadotti presenti lungo la tratta autostradale Tornimparte – L'Aquila Ovest dell'autostrada A24 e si inseriscono nel piano più generale di interventi di adeguamento delle autostrade A24 e A25 che prende le mosse dall'art.1 comma 183 della Legge 228/2012 con il quale è stato riconosciuto la natura strategica dell'infrastruttura per le finalità di protezione civile;

**CONSIDERATO** che l'intervento ricadente nella casistica prevista di cui al punto 2.h) dell'allegato II-BIS alla parte II del D.Lgs. 152/2006 "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)" per la tipologia prevista al punto 10, secondo sottopunto dell'allegato II "autostrade e strade extraurbane principali";

**ESAMINATA** la Documentazione allegata alla domanda che si compone dei seguenti elaborati:

- Elaborati di progetto;
- Studio preliminare ambientale;

**PRESO ATTO** che:

- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Documentazione presentata è stata pubblicata sul sito web dell'autorità competente;

- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la DVA, con nota prot.n.DVA/9452 del 23/04/2018, ha comunicato a tutte le Amministrazioni interessate l'avvenuta pubblicazione sul sito web della Documentazione;

**ESAMINATA** la Documentazione Integrativa volontaria fornita dalla Società Strada dei Parchi S.p.A. in data 20/07/2018 con nota prot.n.SDP/0013058/2018, acquisita con prot.n.DVA/17010 in data 23/07/2018; successivamente la documentazione è stata trasmessa con nota prot.n.DVA/18629 del 09/08/2018 acquisita con prot.n.CTVA/3050 in data 10/08/2018;

**PRESO ATTO** che:

- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Documentazione Integrativa presentata è stata pubblicata sul sito web dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la DVA, con nota prot.n.DVA/17010 in data 23/07/2018, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione integrativa;

**VISTA** la nota prot.n. del n.SDP/0011597/2018 del 02/07/2018, acquisita con prot.n.DVA/15184 in data 02/07/2018, con la quale la Società Strada dei Parchi S.p.A. richiede, ai sensi dell'art. 19 comma 8 del D.Lgs. 152/2006, che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi; la richiesta è stata trasmessa con nota prot.n.DVA/15794 del 09/07/2018, acquisita con prot.n.CTVA/2549 in data 10/07/2018;

**CONSIDERATO** che non risultano presentati ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. osservazioni e pareri e che l'autostrada A24 è un'arteria di primaria importanza per la rete viabilistica italiana e di valenza strategica essenziale per l'Italia centrale e per il collegamento trans-appenninico Est-Ovest dei mari Tirreno e Adriatico e delle relative dorsali infrastrutturali Nord-Sud;

**CONSIDERATO** che l'autostrada A24, gestita dalla Società Strada dei Parchi Spa in regime di concessione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, permette di connettere le città di Roma, L'Aquila e Teramo tra loro e alle autostrade A1 (Milano-Roma-Napoli) e A14 (Bologna-Bari-Taranto) in un contesto in prevalenza montano; l'A24 è per più di un terzo realizzato su viadotti o in galleria, e la sua concezione e realizzazione è avvenuta a partire dal 1960;

**CONSIDERATO** che gli interventi proposti si inseriscono nell'ambito dell'autostrada A24 nella tratta autostradale Tornimparte - L'Aquila Ovest che riveste particolare importanza in quanto costituisce la parte più ricca di opere nel ramo che congiunge L'Aquila con l'autostrada A25 e con il ramo della A24 diretto a Roma (svincolo direzionale di Torano);

**CONSIDERATO e VALUTATO** che NELLA Documentazione si specifica come il terremoto del 2009 e gli eventi sismici successivi e recenti hanno evidenziato almeno tre aspetti di notevole rilevanza:

- l'attività sismica dell'area continua ad essere rilevante e ricorrente ed è pertanto richiesta la massima celerità per la messa a punto di interventi di prevenzione;
- in occasione del sisma dell'Aquila del 2009 l'arteria autostradale è stata di fatto l'unica via di accesso per i soccorsi e oggi continua ad essere la principale infrastruttura di collegamento (per i flussi di dati, oltre che per i veicoli) tra le zone a rischio terremoto attualmente in via di ricostruzione ed il resto del Paese;
- la concezione e il grado di invecchiamento delle opere d'arte maggiori (ponti e viadotti), risalenti ad oltre cinquanta anni fa, hanno rivelato una sostanziale inadeguatezza proprio di questi elementi del tracciato autostradale, di cui costituiscono l'anello più debole;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la Società Strada dei Parchi S.p.A. ha precisato di aver commissionato negli anni successivi al sisma uno studio esteso a tutte le opere della rete di competenza a seguito del sisma del 2009, sviluppato dal prof. Petrangeli, docente di Costruzione di Ponti all'Università di Roma "La Sapienza" in collaborazione con la Società di Ingegneria Infraengineering;

**CONSIDERATO** che le tipologie previste di intervento sono:

- Rifacimento del viadotto con nuovo manufatto in terra e nuovo tracciato (Viadotto Rampa Tornimparte) (TIPO 1);
- Rifacimento del viadotto con nuovo manufatto in terra (Viadotti: Piletta, Fuggeto, Le Monache) (TIPO2);
- Sostituzione delle pile e dell'impalcato (Viadotti: Valle Orsara, Le Pastena, Cerqueta, Valle Monito, Fornaca, Genzano, SS17, Vetoio, Rampa RM-AQ) (TIPO 3);
- Realizzazione del solo nuovo impalcato (Viadotti: S. Onofrio, Raio, Aterno) (TIPO 4);
- Sostituzione di parte di una campata con rilevato e delle rimanenti con nuove pile e nuovo impalcato (Viadotto Vaccarini) (TIPO 5);

**CONSIDERATO** che le opere sono collocate lungo la stessa tratta autostradale e sono quindi tra loro legate sotto il profilo della funzionalità dei flussi di traffico ma, al tempo stesso rimangono singolarmente indipendenti sotto il profilo del funzionamento strutturale e quindi ognuna delle opere è realizzabile singolarmente e quindi, per sé, assolve la finalità di adeguamento sismico in progettazione;

**PRESO ATTO** in particolare che l'intervento di TIPO1 relativo all'adeguamento sismico del viadotto rampa di svincolo di Tornimpante, così come richiesto dalla Società Strada dei Parchi S.p.A. con nota prot.n.SDP/11597 del 02/207/2018 è stato stralciato dalla procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA costituendo oggetto di iter separato che non influenza direttamente l'efficacia degli altri interventi e che sarà necessariamente presentata una specifica richiesta di attivazione della procedura di VIA in tempi rapidi;

**PRESO ATTO** che gli interventi di Tipo 4 previsti per i tre viadotti S. Onofrio (km 84+839), Raio (km 99+631) e Aterno (km 99+839) sono stati valutati nell'ambito della procedura di valutazione preliminare (pre-screening) di cui all'art.6, comma 9 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;

**CONSIDERATO** che gli interventi previsti ed oggetto del presente parere sono i seguenti:

- gli interventi di TIPO 2 previsti per i viadotti Piletta, Fuggeto e Le Monache;
- gli interventi di TIPO 3 previsti per i viadotti Valle Orsara, Le Pastena, Cerqueta, Valle Monito, Fornaca, Genzano, SS17, Vetoio, Rampa RM-AQ;
- gli interventi di TIPO5 previsti per il viadotto Vaccarini;

**PRESO ATTO** che ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. l'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'allegato V alla parte seconda del citato decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se gli interventi proposti riguardanti i sopracitati n.13 viadotti hanno possibili impatti ambientali significativi;

**PRESO ATTO** che oggetto del presente parere è la verifica in relazione ai criteri pertinenti elencati nell'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. al fine di valutare se gli interventi proposti determinano potenziali impatti ambientali significativi e negativi e devono essere quindi sottoposti al procedimento di VIA e verificati sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. che:

### Le caratteristiche progettuali

**CONSIDERATO** che la tratta autostradale Tornimparte – L'Aquila Ovest, lunga circa 15 km è in costante discesa dal valico di Tornimparte (1100 m slm) – progr. km 85 circa - alla piana in cui sorge la città dell'Aquila (circa 700 m slm) – progr. Km 100 circa e poggia sul fianco dei rilievi montuosi che delimitano a sud la valle del torrente Raio; la sezione stradale è a mezza costa, con un tratto a carreggiate sfalsate di circa 4 km;

**CONSIDERATO** che l'autostrada è composta da due carreggiate, una in direzione L'Aquila e l'altra in direzione Roma, per una larghezza della pavimentazione di 10,25 m composta da una corsia di marcia e una

di sorpasso da 3,75 m (misurata sull'asse striscia) e una corsia di emergenza da 2,75 m (incluso lo spessore della striscia da 25cm);

**CONSIDERATO** che i viadotti compresi nella tratta sono stati realizzati alla fine degli anni '60 e primi anni '70 e sono realizzati con impalcato a schema di semplice appoggio con travi in CAP o solettoni in CAO sostenuti da pile in cemento armato ordinario; le fondazioni sono generalmente di tipo diretto nel tratto montano e di tipo indiretto a fondo valle;

**CONSIDERATO** che gli interventi proposti interessano n.13 viadotti lungo la tratta autostradale A24 Tornimparte - L'Aquila Ovest:

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda l'inquadramento complessivo attuale per ogni singolo viadotto:  
VI065 - Viadotto Valle Orsara: si sviluppa tra le progressive km 85+448 e km 85+600 nel Comune di Tornimparte per una lunghezza di 152 m ed è composto da due carreggiate adiacenti. Ogni carreggiata è sostenuta da quattro campate da 38 m poggianti su tre pile di altezza 20 m, 30 m e 20 m. L'impalcato di ciascuna carreggiata è costituito da quattro travi in CAP con trasversi e soletta mediamente da 25 cm. Le fondazioni sono di tipo diretto.

VI066 - Viadotto Piletta: si sviluppa tra le progressive km 85+800 e km 85+876 nel Comune di Tornimparte per una lunghezza di 76 m ed è composto da due carreggiate adiacenti. Ogni carreggiata è sostenuta da due campate da 38m poggianti su una pila di altezza 16,8m. L'impalcato di ciascuna carreggiata è costituito da quattro travi in CAP con trasversi e soletta mediamente da 25cm. Le fondazioni sono di tipo diretto.

VI067 - Emiviadotto Fuggeto: si sviluppa tra le progressive km 86+345 e km 86+416 nel Comune di Tornimparte per una lunghezza di 62 m circa e si sviluppa sulla sola via sinistra circa. La carreggiata sinistra è sostenuta da cinque campate da 12,5 m circa poggianti su quattro setti di altezza media 10 m. L'impalcato di ciascuna carreggiata è costituito da cinque solettoni pieni in c.a.o. di spessore mediamente pari a 90 cm. Le fondazioni sono di tipo diretto.

VI068 - Viadotto Le Monache: si sviluppa tra le progressive km 86+593 e km 86+651 nel Comune di Tornimparte per una lunghezza di 58 m ed è composto da due carreggiate adiacenti. Ogni carreggiata è sostenuta da due campate da 29 m poggianti su una pila di altezza media 12 m. L'impalcato di ciascuna carreggiata è costituito da quattro travi in CAP con trasversi e soletta mediamente da 25 cm. Le fondazioni sono di tipo diretto.

VI069 - Viadotto Vaccarini: si sviluppa tra le progressive km 87+516 e km 87+606 nel Comune di Tornimparte per una lunghezza di 120 m circa in via sinistra e 90 m in via destra ed è composto da due carreggiate adiacenti. La carreggiata sinistra è sostenuta da quattro campate da 30 m circa poggianti su tre pile di altezza 16 m, 12 m e 8,5 m. La carreggiata destra è sostenuta da tre campate da 30 m circa poggianti su due pile di altezza 10,5 m e 7,5 m. L'impalcato di ciascuna carreggiata è costituito da quattro travi in CAP con trasversi e soletta mediamente da 25 cm. Le fondazioni sono di tipo diretto.

VI071 - Viadotto Le Pastena: si sviluppa tra le progressive km 88+653 e km 88+773 nel Comune di Tornimparte per una lunghezza di 120 m in via sinistra e 90 m circa in via destra ed è composto da due carreggiate separate, sghembe e a quote sfalsate. La carreggiata sinistra è sostenuta da quattro campate da 30 m circa poggianti su tre pile di altezza 15 m, 15 m e 10 m. La carreggiata destra è sostenuta da tre campate da 30m circa poggianti su due pile di altezza 16,5 m e 15 m. L'impalcato di ciascuna carreggiata è costituito da quattro travi in CAP con trasversi e soletta mediamente da 25 cm. Le fondazioni sono di tipo diretto.

VI072 - Viadotto Cerqueta: si sviluppa tra le progressive km 89+887 e km 89+963 nel Comune di Tornimparte per una lunghezza di 76 m ed è composto da due carreggiate separate, parallele e a quote sfalsate. La carreggiata è sostenuta da due campate da 38 m poggianti su una pila di altezza 28 m. L'impalcato di ciascuna carreggiata è costituito da quattro travi in CAP con trasversi e soletta mediamente da 25 cm. Le fondazioni sono di tipo diretto.

VI073 - Viadotto Valle Monito: si sviluppa tra le progressive km 91+021 e km 91+121 nel Comune di Tornimparte per una lunghezza di 100 m in via sinistra e 75 m in via destra circa ed è composto da due carreggiate separate, parallele e a quote sfalsate. La carreggiata sinistra è sostenuta da otto campate da 12,5 m poggianti su sette pile a setti di altezza da 7 a 12 m. La carreggiata destra è sostenuta da sei campate da 12,5 m poggianti su cinque pile a setti di altezza da 6 a 10 m. L'impalcato di ciascuna carreggiata è costituito da un solettone pieno in CAO da 90 cm. Le fondazioni sono di tipo diretto.

VI074 - Viadotto Fornaca: si sviluppa tra le progressive km 92+417 e km 92+719 nel Comune di Lucoli per una lunghezza di 300 m ed è composto da due carreggiate adiacenti. Ogni carreggiata è sostenuta da otto campate da 38 m poggianti su tre pile di altezza minima 10 m e massima 28 m, media 22 m. L'impalcato di ciascuna carreggiata è costituito da quattro travi in CAP con trasversi e soletta mediamente da 25cm. Le fondazioni sono di tipo indiretto.

VI075 - Viadotto Genzano: si sviluppa tra le progressive km 95+838 e km 95+983 nel Comune de L'Aquila per una lunghezza di 145 m ed è composto da due carreggiate separate. Ogni carreggiata è sostenuta da quattro campate da 31 m poggianti su tre pile di altezza massima pari a 29 m e minima 19 m; la carreggiata destra presenta una campata aggiuntiva ottenuta con cavalletto zoppo in c.a.. L'impalcato di ciascuna carreggiata è costituito da quattro travi in CAP con trasversi e soletta mediamente da 25 cm. Le fondazioni sono di tipo diretto.

VI078 - Viadotto SS17: si sviluppa tra le progressive km 100+620 e km 100+695 nel Comune de L'Aquila per una lunghezza di 75 m, scavalca l'omonima strada statale ed è composto da due carreggiate adiacenti sostenute da tre campate da 25 m poggianti su due pile di altezza 6,5 m. L'impalcato di ciascuna carreggiata è costituito da solettoni alleggeriti di spessore medio complessivo di 150 cm. Le fondazioni sono di tipo indiretto.

VI079 - Viadotto Vetoio: si sviluppa tra le progressive km 100+847 e km 101+047 nel Comune de L'Aquila per una lunghezza di 200 m, scavalca l'omonimo fiume la strada locale via dei Medici e le rampe di svincolo dell'Aquila Ovest ed è composto da due carreggiate adiacenti sostenute da otto campate da 25 m circa poggianti su sette pile di altezza minima 6 m e massima 15 m. L'impalcato di ciascuna carreggiata è costituito da solettoni alleggeriti di spessore medio complessivo di 150 cm. Le fondazioni sono di tipo indiretto.

IV006 - Viadotto Rampa RM-AQ: si stacca alla progressiva km 100+821 dalla carreggiata destra della A24 per immettersi nel piazzale di esazione dell'Aquila Ovest, nel Comune de L'Aquila. E' lungo 125 m ed è composto da una carreggiata di larghezza pavimentata paria a 6,4 m. E' sostenuto da cinque campate da 25 m poggianti su quattro pile di altezza minima 8 m e massima 12 m. L'impalcato è costituito da solettoni alleggeriti di spessore medio complessivo di 150cm. Le fondazioni sono di tipo indiretto.

**CONSIDERATO** in particolare, che:

- gli interventi di TIPO 2 previsti per i viadotti Piletta, Fuggeto e Le Monache consistono nella demolizione del viadotto esistente fino ad una quota media di circa 5 m al di sotto del piano strada e la completa ricostruzione, di un nuovo rilevato con una piattaforma più larga di 40 cm sui cigli esterni, previa realizzazione dei tombini idraulici e faunistici e dei muri di sottoscarpa;
- gli interventi di TIPO 3 previsti per i viadotti Valle Orsara, Le Pastena, Cerqueta, Valle Monito, Fornaca, Genzano, SS17, Vetoio, Rampa RM-AQ consistono nella demolizione dell'opera strutturale in c.a. e c.a.p., escluse spalle e fondazioni, e la completa ricostruzione, nella stessa posizione, delle pile, realizzazione dei nuovi pulvini e del nuovo impalcato con nuovi elementi strutturali misti acciaio - calcestruzzo con piattaforma autostradale più larga di 40 cm sui cigli esterni;
- gli interventi di TIPO 5 previsti per il viadotto Vaccarini rappresentano un caso misto, in quanto tre campate vengono demolite e ricostruite sia in termini di pile che di impalcato, mentre una campata viene demolita e rimpiazzata con un tratto in terra senza modificare il tracciato;

**CONSIDERATO** che è inoltre previsto il trattamento delle acque meteoriche che interessano la piattaforma dei viadotti, che per la realizzazione delle nuove opere sono necessari movimenti di materie per realizzare

scavi e riempimenti in prossimità delle fondazioni esistenti e che i volumi scavati verranno riutilizzati in sito ai sensi dell'art. 24 del DPR n.120/2017, verificata l' idoneità mediante caratterizzazione secondo l'allegato 4;

**CONSIDERATO** in particolare che nella Documentazione presentata :

- si prevede lo scavo in roccia con demolizione meccanica (martellone) e la produzione di 5195 mc di terre e rocce da scavo ed il riutilizzo in sito per la realizzazione di tratti in rilevato, per un volume di 4700 mc di materiale;
- per i viadotti Valle Orsara, Vaccarini, Le Pastena, Cerqueta, Valle Monito: si prevede lo scavo in roccia con demolizione meccanica (martellone) e la produzione di 24586,27 mc di terre e rocce da scavo ed il riutilizzo in sito per la realizzazione di tratti in rilevato, per un volume di 16613,99 mc di materiale;
- per i viadotti Piletta e le Monache ed emiviadotto Fuggeto: si prevede la produzione di rocce e terre da scavo per un volume totale di 13899 mc, dei quali 1045,55 mc riutilizzati nello stesso sito di produzione e 12854,20 mc destinati ad impianti di recupero;
- per i viadotti SS17, Vetoio e Rampa RM-AQ: si prevede la produzione di rocce e terre da scavo per un volume totale di 15435,56 mc, dei quali 8085,73 mc riutilizzati presso il sito di produzione e 7349,83 mc destinati ad impianti di recupero;
- per il viadotto Genzano: si prevede la produzione di rocce e terre da scavo per un volume totale di 9536 mc, dei quali 5893 mc riutilizzati presso il sito di produzione e 3642mc destinati ad impianti di recupero;

**VALUTATO** che la Società Strada dei Parchi S.p.A. dovrà presentare, ai fini dell'approvazione, il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.M.n.120/2016;

**CONSIDERATO** in particolare che

- dalle attività di demolizione previste per il viadotto Fornaca, verranno prodotti rifiuti inerti costituiti da:
  - Cemento CER 17 01 01: 18326 ton;
  - Ferro e acciaio CER 17 04 05: 1086 ton;
  - Fresato di strati di pavimentazione in conglomerato bituminoso CER 170302: 865 mc;
  - Materiali isolanti diversi da quelli di cui alle voci "17 06 01" e "17 06 03", CER 170604: 40 ton;
- dalle attività di demolizione previste per i viadotti Valle Orsara, Vaccarini, Le Pastena, Cerqueta, Valle Monito, verranno prodotti rifiuti inerti costituiti da:
  - Cemento CER 17 01 01: 29980.72 ton;
  - Ferro e acciaio CER 17 04 05: 1844.35 ton;
  - Fresato di strati di pavimentazione in conglomerato bituminoso CER 170302: 2291.57 mc;
  - Materiali isolanti diversi da quelli di cui alle voci "17 06 01" e "17 06 03", CER 170604: 69 ton.
- dalle attività di demolizione previste dei viadotti i viadotti Piletta e le Monache ed emiviadotto Fuggeto verranno prodotti rifiuti inerti costituiti da:
  - Cemento CER 17 01 01: 8251.98 ton;
  - Ferro e acciaio CER 17 04 05: 548.58 ton;
  - Fresato di strati di pavimentazione in conglomerato bituminoso CER 170302: 2077.27mc;
  - Materiali isolanti diversi da quelli di cui alle voci "17 06 01" e "17 06 03", CER 170604: 21.76 ton;
- dalle attività di demolizione previste per i viadotti SS17, Vetoio e Rampa RM-AQ verranno prodotti rifiuti inerti costituiti da:
  - Cemento CER 17 01 01: 23579.4 ton;
  - Ferro e acciaio CER 17 04 05: 1631.24 ton;
  - Fresato di strati di pavimentazione in conglomerato bituminoso CER 170302: 2155.13 mc;
  - Materiali isolanti diversi da quelli di cui alle voci "17 06 01" e "17 06 03", CER 170604: 70.73 ton;
- dalle attività di demolizione previste per il viadotto Genzano verranno prodotti rifiuti inerti costituiti da:
  - Cemento CER 17 01 01: 7895 ton;

- Ferro e acciaio CER 17 04 05: 481 ton;
- Fresato di strati di pavimentazione in conglomerato bituminoso CER 170302: 523.58 mc;
- Materiali isolanti diversi da quelli di cui alle voci "17 06 01" e "17 06 03", CER 170604: 18.04 ton.

**CONSIDERATO** che per il conferimento dei materiali prodotti dagli interventi di demolizione delle strutture la Documentazione fa riferimento agli impianti di recupero autorizzati (R5/R13), descritti sul sito della Regione Abruzzo con la opportuna valutazione delle distanze dagli stessi cercando di limitare gli oneri di trasporto e che la Società Strada dei Parchi S.p.A. dovrà ottenere le autorizzazioni necessarie previste dalla normativa vigente in materia di rifiuti;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda i materiali da approvvigionare si dichiarano:

- per il viadotto Fornaca: per il sottofondo stradale si richiede un volume di 213 mc di materiali;
- per i viadotti Valle Orsara, Vaccarini, Le Pastena, Cerqueta, Valle Monito: per il sottofondo stradale si richiede un volume totale di 1211,75 mc;
- per i viadotti Piletta e le Monache ed il viadotto Fuggeto, la realizzazione dei rilevati richiederà un volume di 46204,60 mc di materiale nonché di 1844,35 mc per il sottofondo stradale, di 1038,69 mc di materiale per gabbioni e di 1521,45 mc per drenaggio tergo muri;
- per i viadotti SS17, Vetoio e Rampa RM-AQ: per il sottofondo stradale si richiede un volume di 925 mc di materiali;
- per il viadotto Genzano: per il sottofondo stradale si richiede un volume di 213,00 mc di materiali e che tutti i materiali verranno forniti dalla CAVA Ciuffini Luigi sita nella Frazione di Tempera (AQ) a circa 20 km dal cantiere del viadotto Fornaca ed a circa 26 km dagli altri cantieri;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda la cantierizzazione si dichiara che:

- l'area logistica di cantiere è stata individuata all'altezza del viadotto Fornaca, (progressiva chilometrica 92+394);
- sono state inoltre definite una serie di aree di cantiere temporanee ubicate sulla carreggiata oggetto dei lavori e chiusa al traffico;
- per l'accesso alle aree di lavoro sono previste piste di larghezza media pari a 4 m, in misto stabilizzato, sostenute da gabbioni a monte e a valle;
- le aree di lavorazione per le demolizioni e ricostruzioni delle pile, saranno localizzate nello spazio di proiezione a terra dell'impalcato;
- per tutti i viadotti, i lavori saranno sempre eseguiti chiudendo una carreggiata e ponendo il doppio senso sulla carreggiata opposta; ultimati i lavori su una carreggiata lo schema verrà invertito;
- la durata totale del cantiere è di 30 mesi,
- in dettaglio sono rappresentate le fasi di lavoro ed il cronoprogramma per ogni singolo viadotto o gruppo di viadotti;

**CONSIDERATO** che la quasi totalità il territorio preso in esame è caratterizzato dalla presenza di un substrato carbonatico o calcarenitico (n. 9 opere, dal Viadotto IV005 "Rampa Tornimparte" al "Viadotto Monito"-VI073) passante ad arenaceo, marnoso-calcareo e conglomeratico ricoperto da sedimenti detritico alluvionali recenti (n. 5 opere, dal "Viadotto Fornaca"-VI074 al "Viadotto Rampa RM-AQ"-IV006);

**CONSIDERATO** che nella Documentazione presentata viene riportato che, dall'analisi dei dati disponibili bibliograficamente e dai rilievi effettuati su un'area sufficientemente estesa, nel settore attraversato da ogni singolo viadotto non sono attivi processi di instabilità geomorfologica;

### La localizzazione dell'intervento

**CONSIDERATO** che:

- i viadotti IV005, VI065, VI066, VI067, VI068, VI069, VI071 e VI072 ricadono nell'area di notevole interesse pubblico Gruppi montuosi del Monte Velino, Monte Puzzillo, Monte Castiglione e gli Altopiani di Campo Felice, Valle Ruella, Piani di Pezza e Valle di Teve, ai sensi del DM 21 giugno 1985; le aree sono vincolate ai sensi dell'art.136 del D.Lgs.n.42/2004;



- il viadotto IV005 ricade nell'area di tutela del Torrente Raio, mentre i viadotti VI079 e IV006 ricadono nell'area di tutela del Fiume Aterno; le aree sono vincolate ai sensi dell'art.142 del D.Lgs.n.42/2004, lettera c) Aree di rispetto dei corpi idrici;
- il viadotto VI075 ricade in un'area boscata vincolata ai sensi dell'art.142 del D.Lgs.n.42/2004, lettera g) Territori coperti da foreste e da boschi;
- i viadotti non interferiscono:
  - con le aree di montagna, con quote oltre i 1200 m, presenti nell'ambito di studio e vincolate ai sensi dell'art.142 del D.Lgs.n.42/2004, lettera d);
  - con il Parco Regionale del Sirente Velino vincolate ai sensi dell'art.142 del D.Lgs.n.42/2004, lettera f), ubicato a circa di 9 km di distanza;
  - con le zone di interesse archeologico vincolate ai sensi dell'art.142 del D.Lgs.n.42/2004, lettera m);
  - con beni culturali, presenti nell'ambito di studio (art.10 del D.Lgs.n.42/2004);

**CONSIDERATO** che relativamente al Piano Regionale Paesaggistico – PRP 2004:

- i viadotti IV005, VI065, VI066, VI067, VI068, VI069 e VI071 ricadono nell'ambito paesaggistico montano e nel sub ambito 4 - Massiccio Velino-Sirente Monti Simbruini e nella relativa area di trasformabilità mirata B1;
- i viadotti VI078, VI079 e IV006 ricadono nell'ambito paesaggistico fluviale e nel sub ambito 12 - Fiume Aterno e nelle relative zone di conservazione A1 e D;

**CONSIDERATO** che i viadotti IV005, VI065, VI066, VI067, VI068, VI069, VI071, VI072, VI073 e VI075 ricadono nell'area con vincolo idrogeologico e in riferimento al PRG del Comune di Tornimparte i viadotti interessano zone classificate come Zona destinata a viabilità; lo stesso è stato desunto anche per il Comune di Lucoli interessato soltanto dal viadotto Fornaca;

**CONSIDERATO** che si precisa come le aree di intervento non interessano Siti appartenenti alla Rete Natura 2000 e che i siti presenti nell'area vasta e inclusi nella Regione Biogeografica Mediterranea sono i seguenti:

- SIC Monte Sirente e Monte Velino IT7110206 1,8 Km dal viadotto Valle Orsara;
- ZPS Riserva naturale Montagne della Duchessa IT6020046 3 Km dal viadotto Valle Orsara;
- ZPS Parco nazionale Gran Sasso – Monti della Laga IT7110128 5.5 Km da viadotto Vetoio e viadotto rampa Roma – L'Aquila;
- SIC Monte Calvo e Colle Macchialunga IT7110208 6 Km da viadotto Genzano;

**CONSIDERATO** che nelle vicinanze dell'intervento, si estende in corrispondenza della catena montuosa posta ad est rispetto al tracciato autostradale dell'A24, la cui vetta principale è M.te Le Conche (1382m), le IBA (Important Bird Areas) n. 114 Sirente Velino Montagne della Duchessa; l'IBA n.114 è molto estesa ed i suoi confini sono posti ad una distanza di 190 m dal viadotto Valle Orsara e di 1 km dal viadotto Vaccarini;

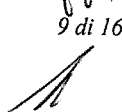
### **Atmosfera**

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda l'atmosfera la Documentazione sottolinea che:

- le attività maggiormente che influenzano la qualità dell'atmosfera sono quelle di demolizione e di successiva costruzione, di movimentazione di terre e di viabilità di cantiere;
- nella documentazione presentata viene stimata per ogni singolo viadotto e per le attività di lavorazione previste la produzione del PM 10;
- le stime compiute dimostrano che gli impatti correlati alla componente atmosfera non risultino tali da produrre scenari preoccupanti dal punto di vista delle indicazioni normative vigenti in materia di inquinamento atmosferico;

**VALUTATO** che le concentrazioni di fondo ambientale del territorio interessato dall'opera siano caratterizzate da livelli molto inferiori ai limiti normativi vigenti mentre le lavorazioni in oggetto di studio siano localizzate in aree prive di insediamenti urbani ed i primi ricettori abitati si trovano generalmente distanti dalle aree delle lavorazioni e le emissioni derivanti dalle lavorazioni eseguite su ogni viadotto esaminato, oltre ad essere di lieve entità, siano completamente distinte tra di loro e non cumulabili;

5'  

vs   
9 di 16

**VALUTATO** inoltre che, nonostante le analisi effettuate per la componente atmosfera la Documentazione non abbia evidenziato alcuna criticità ambientale, comunque sono riportate indicazioni per una corretta gestione delle attività di cantiere in modo da limitare al massimo le emissioni di inquinanti in atmosfera. In conclusione si sottolinea che la realizzazione degli interventi non apporteranno alcuna modifica alla tipologia ed alla quantità dei flussi veicolari che attualmente interessano l'infrastruttura stessa;

### **Rumore**

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda il rumore la Documentazione precisa che:

- le attività che causano emissioni sonore sono legate con le attività di demolizione e di costruzione;
- nella documentazione presentata sono stati analizzati per ogni viadotto le lavorazioni previste, sono stati identificati i ricettori presenti sul territorio ed infine sono stati definiti i livelli di rumore prodotti;
- le analisi effettuate permettono di affermare che gli impatti correlati alla componente rumore non risultino tali da produrre scenari preoccupanti dal punto di vista delle indicazioni normative vigenti in materia di inquinamento acustico;

**VALUTATO** che le lavorazioni sono eseguite in aree prive di insediamenti urbani ed i primi ricettori abitati si trovano distanti dalle aree delle lavorazioni, che la distanza dei ricettori mediamente superiore ai 100 metri e la breve durata delle lavorazioni più rumorose (pari mediamente a poche settimane) fa sì che gli impatti prodotti nelle aree di cantiere siano in linea con le indicazioni normative vigenti in materia di inquinamento acustico e che le emissioni derivanti dalle lavorazioni eseguite su ogni viadotto esaminato, oltre ad essere compatibili con la normativa vigente, siano completamente distinte tra di loro e non cumulabili;

**VALUTATO** inoltre che, nonostante le analisi effettuate non abbia evidenziato alcuna criticità ambientale, comunque sono riportate indicazioni per una corretta gestione delle attività di cantiere in modo da limitare al massimo la produzione del rumore.

In conclusione che la realizzazione degli interventi non apporteranno alcuna modifica alla tipologia ed alla quantità dei flussi veicolari che attualmente interessano l'infrastruttura stessa;

### **Suolo e sottosuolo**

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda il suolo ed il sottosuolo la Documentazione precisa che:

- durante la fase di cantiere l'interferenza è connessa all'asportazione del terreno vegetale (scotico) necessaria per la preparazione delle piste di cantiere che conducono alla base delle pile dei viadotti e delle aree di cantiere;
- l'occupazione temporanea di suolo ai fini della predisposizione delle aree di lavoro presso il viadotto Fornaca interessa degli ambiti agricoli e delle aree vegetate di tipo arbustivo ai due lati dell'infrastruttura;
- al fine di preservare la risorsa pedologica, verrà posta particolare attenzione alle operazioni di scotico, accantonamento e conservazione del terreno vegetale (lo strato umifero, ricco di sostanza organica, di spessore variabile dal qualche centimetro sui terreni molto rocciosi di monte fino a 40cm), per tutto il tempo necessario fino al termine dei lavori, allo smantellamento delle aree di cantiere, al fine di un suo riutilizzo per i successivi ripristini ambientali
- gli scavi e riporti per la realizzazione delle piste cantiere saranno limitati all'ingombro dei tracciati e saranno condotti nel rispetto della stabilità delle aree attraversate al fine di scongiurare l'eventuale innesco di forme erosive e o gravitative;

**CONSIDERATO** che sono previsti degli interventi di ripristino dei suoli differenti al termine della fase di cantiere e che nella fase di esercizio non sono prevedibili interferenze ed inoltre le pile preesistenti non hanno subito spostamenti planimetrici e quindi ricalcano la situazione *ante operam*;

### **Acque**

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda le acque la Documentazione dichiara che:

- per la limitata estensione planimetrica delle aree e delle piste di cantiere non si prevedono alterazioni del deflusso delle acque di ruscellamento;
- inoltre, non si prevedono alterazioni del deflusso sotterraneo della falda in quanto le strutture fondali non sono interessate da modifiche e/o lavorazioni;
- al fine di evitare gli effetti di sversamenti accidentali di inquinanti da mezzi d'opera verranno utilizzate vasche di contenimento o altro sistema idoneo a limitare

**VALUTATO** che nella fase di esercizio le acque di piattaforma provenienti dalle rampe e dai viadotti raccolte nelle nuove caditoie verranno convogliate in punti di trattamento mediante un sistema di condotte metalliche interrate o sospese al di sotto degli impalcati; gli impianti di trattamento delle acque sono dislocati al piede dell'infrastruttura autostradale in aree di proprietà Strada dei Parchi e sono facilmente accessibili per manutenzione dalla viabilità esistente;

### Vegetazione

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda la vegetazione la Documentazione sottolinea che:

- le potenziali interferenze sono da riferirsi essenzialmente alla fase di cantiere, a seguito della predisposizione delle aree logistiche, delle nuove piste e delle lavorazioni che coinvolgeranno le aree di cantiere mobile in corrispondenza dei viadotti;
- allo stato attuale, l'assetto vegetale in prossimità dell'autostrada, in particolare modo nel tratto montano, presenta una copertura discontinua, a tratti rada in particolare lato valle rispetto all'infrastruttura, a causa dell'acclività del versante e del rimodellamento morfologico già avvenuto a seguito della realizzazione dell'infrastruttura; le aree al di sotto dei viadotti sono fortemente condizionate dalla presenza dell'impalcato ed in tali aree si insediano raggruppamenti vegetali a carattere infestante, quali gruppi di robinie, specie ad ampia diffusione;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che l'occupazione di suolo e la sottrazione di vegetazione sono limitati agli spazi circostanti i viadotti esistenti e all'apertura delle nuove piste di cantiere previste in corrispondenza dell'impronta della piattaforma stradale; l'interferenza è da ritenersi pertanto poco significativa;

**CONSIDERATO** che l'area logica di cantiere comporta l'occupazione di suolo agricolo adibito a seminativo (occupazione temporanea a seguito di esproprio) e la sottrazione di una porzione di vegetazione esistente (area di proprietà Società Strada dei Parchi);

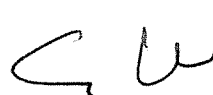
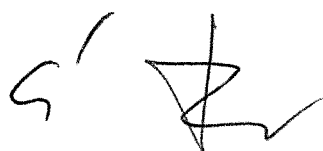
**CONSIDERATO** che relativamente al futuro campo base (all'altezza del viadotto Fornaca) un terzo dell'area interferisce con la parte boscata (3305 mq su 10345 mq) e che tale area:

- non ricade in aree vincolate dal punto di vista del paesaggio;
- è zona di querceto di roverella caratterizzata prevalentemente da piante di diametro modesto del fusto (dell'ordine di 10-15 cm, quasi sempre al di sotto di 40 cm a 1,30m di altezza);
- le piante non fanno parte dell'elenco delle piante monumentali (rif. D.P.G.R. n.72 del 14/09/2012);
- le piante non ricadono in un'area rilevante ai fini della catalogazione forestale;

**CONSIDERATO** che non sussistendo particolari vincoli, per le piante da tagliare verrà richiesta specifica autorizzazione all'Ufficio Autorizzazioni Licenze e Verifica Danni da fauna selvatica del Servizio Territoriale per l'Agricoltura della Regione Abruzzo;

**CONSIDERATO** che per le piante per cui si dovrà ricorrere necessariamente all'abbattimento, in accordo con la L.R n.3/2014, art.50, è previsto che per ogni esemplare abbattuto ne vengano piantati due della stessa specie in zone da concordare con le autorità competenti nelle aree circostanti ricadenti all'interno dei limiti di competenza dell'autostrada;

**VALUTATO** che sono previsti interventi di mitigazione a verde per un migliore inserimento paesaggistico dei viadotti Piletta, Fuggeto, Le Monache, in corrispondenza dei quali si prevede un nuovo rilevato lato valle;



FM  
11 di 16



## **Fauna**

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda la fauna la Documentazione precisa che:

- le potenziali interferenze sono per quanto riguarda il disturbo causato da rumore e l'interruzione dei percorsi della fauna terrestre;
- l'area di intervento è caratterizzata da una ricchezza faunistica medio-bassa ed è costituito da specie ad ampia diffusione, adattabili a contesti già alterati dalla presenza antropica;

**VALUTATO** la temporaneità delle attività di cantiere su di una di un'infrastruttura esistente e la cui attività del traffico già rappresenta un elemento di disturbo sul territorio, si ritiene che il disturbo acustico durante la fase di cantiere sia da considerarsi poco significativo;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che durante la fase di esercizio ci sarà una interruzione dei percorsi faunistici in corrispondenza dei viadotti Piletta, Fuggeto e Le Monache. Poiché saranno realizzati dei manufatti in terra al posto dei viadotti, tale interferenza sarà in parte attenuata dalla realizzazione di sottopassi faunistici;

## **Paesaggio**

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda il paesaggio la Documentazione precisa che l'impatto dei cantieri da un punto di vista visuale – percettivo è maggiore per i cantieri a ridosso delle viabilità principali, da cui è possibile percepire l'area recintata di cantiere; e che l'alterazione della percezione visiva e la sottrazione del suolo per la fase di esercizio è stata svolta per gruppo di viadotti e per tipologia di intervento;

**VALUTATO** che:

- l'alterazione durante la cantierizzazione sarà temporanea, in quanto limitata alla sola fase di realizzazione degli interventi;
- nessuno dei beni culturali presenti nell'ambito di studio viene interferito dalla fase di cantiere;
- l'impatto paesaggistico degli interventi risulta non significativo in quanto la visuale risulta essere lontana e per la maggior parte condizionata dalla presenza della vegetazione che costituisce un imponente barriera visiva; nel caso dei viadotti SS17, Vetoio e Rampa RM-AQ gli interventi non modificano la struttura attuale e pertanto l'impatto è da considerarsi nullo;
- relativamente ai viadotti Piletta, Fuggeto e Le Monache si prevede, come intervento di mitigazione, una fascia arborea a funzione di schermo;

**CONSIDERATO** che le tipologie di intervento consistono in:

- sostituzione totale del viadotto esistente con rilevato terra (Viadotti: Piletta, Fuggeto, Le Monache));
- sostituzione totale del viadotto esistente con nuove pile e nuovo impalcato (Viadotti: Valle Orsara, Le Pastena, Cerqueta, Valle Monito, Fornaca, Genzano, SS17, Vetoio, Rampa RM-AQ);
- combinazione delle tipologie precedenti (Viadotto Vaccarini);

**VALUTATO** che le caratteristiche progettuali, il contesto interessato e l'entità delle ripercussioni sull'ambiente che gli interventi proposti causerebbero sono tali da non richiedere la necessità di ulteriori approfondimenti/monitoraggi/mitigazioni e che non sussistono fattori legati alla realizzazione degli interventi proposti, che possano causare ripercussioni sull'ambiente di importanza tale da rendere necessaria la procedura di valutazione d'impatto ambientale, a condizione che l'esecuzione degli interventi previsti avvenga nel rispetto delle indicazioni, accorgimenti, mitigazioni indicati nello studio preliminare ambientale e che siano svolti tutti gli approfondimenti in recepimento della Condizione posta nel presente parere;

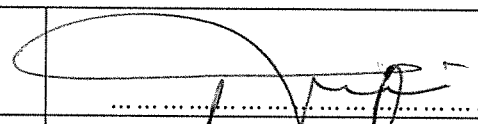
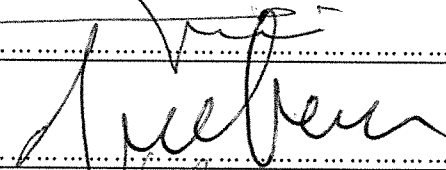


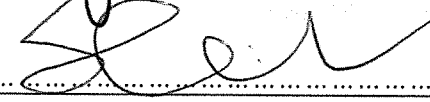
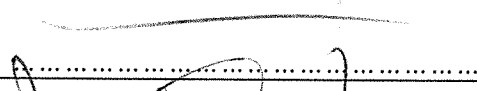
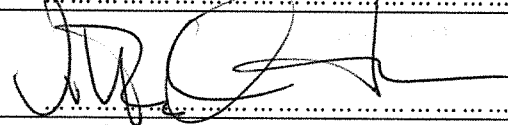
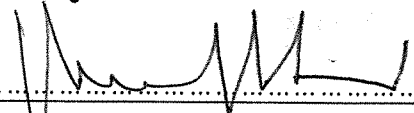
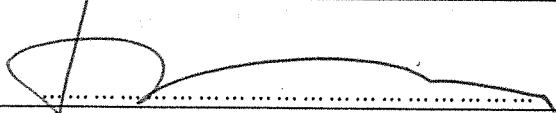
**CONSIDERATO** che, in ragione della natura degli interventi, si rende indispensabile provvedere, in termini stretti, a completare la realizzazione di tali interventi e che per il viadotto Rampa svincolo di Tornimparte la Società Strada dei parchi S.p.A. dovrà presentare domanda per lo svolgimento della procedura di VIA ai sensi del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.;

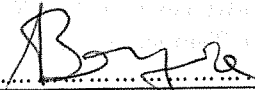

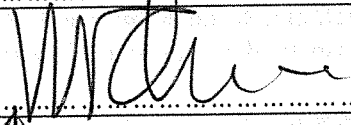
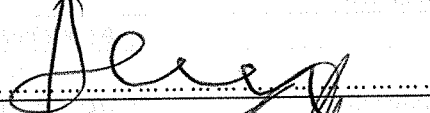




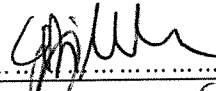
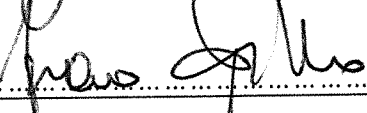
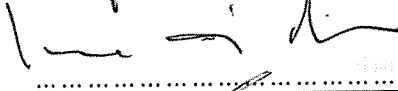
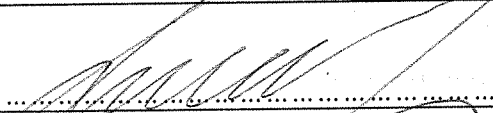
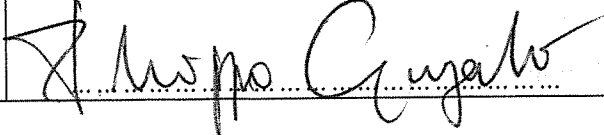
**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO  
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

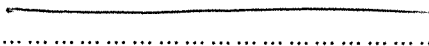
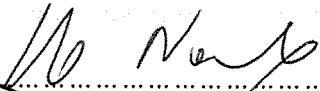
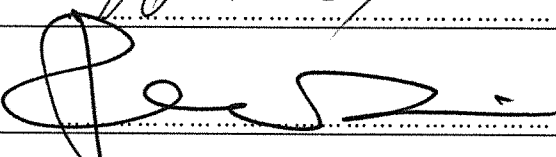
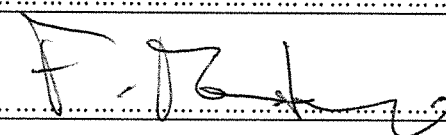
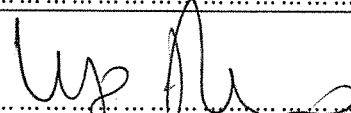

**ESPRIME**

**Parere Positivo** di esclusione dal procedimento di VIA degli interventi relativi all'adeguamento sismico di 13 viadotti della tratta *Tornimparte - L'Aquila Ovest* dell'Autostrada A 24 presentati dalla Società Strada dei parchi S.p.A. nell'ambito degli *Interventi di adeguamento ai sensi della Legge 228/2012 art.1 comma 183* subordinato al rispetto della seguente Condizione :

<b>CONDIZIONE n.1</b>	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase precedente la cantierizzazione
Ambito di applicazione	Gestione terre e rocce da scavo
Oggetto della prescrizione	Prima dell'inizio lavori per la gestione delle terre e rocce da scavo, il Proponente dovrà presentare per l'approvazione il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi del DPR 120/2017
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	

Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	 (CONTRARIO)
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	ASSENTE
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	

Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	ASSENTE
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	ASSENTE
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	V. - Sacco
Avv. Xavier Santiapichi	 (CONIRARIO)
Dott. Paolo Saraceno	ASSENTE

Dott. Franco Secchieri	ASSENTE
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE
Avv. Cristina Gerardis (Rappresentante Regione Abruzzo)	ASSENTE

*[Faint handwritten notes and signatures, including the name 'SARA' and various illegible scribbles.]*