



*for a living planet*<sup>®</sup>

**WWF Italia Onlus ONG**

Sezione Regionale Abruzzo  
Viale Tavo 248  
65127 Pescara

Tel/fax: 085.4510236

e-mail: [abruzzo@wwf.it](mailto:abruzzo@wwf.it)  
sito: [www.wwf.it/abruzzo](http://www.wwf.it/abruzzo)

Comitato V.I.A. della Regione Abruzzo  
Via Da Vinci 6 - 67100 L'Aquila

Pescara, 24/08/2013

INVIATA VIA POSTA CERTIFICATA

Prot. n.78/2013

OGGETTO: variante Sud L'Aquila – progetto ANAS - osservazioni

In relazione all'intervento in oggetto si osserva quanto segue.

Preliminarmente va affrontata la questione dell'effettiva possibilità di consultazione della documentazione per il semplice cittadino, in quanto tutti i documenti (diverse centinaia di Mb) hanno l'estensione p7m che risulta leggibile solo dopo laboriose (e non semplici) azioni di aggiornamento dei software. L'opzione di apertura via web comporta decine di minuti di attesa per ciascun file. Tale situazione **comporta sicuramente una sostanziale scorrettezza nelle forme di pubblicazione previste dalla legge** (anche perché non segnalata in modo appropriato nel sito, come invece fanno diverse pubbliche amministrazioni che rendono disponibili anche i link per i software). Pertanto riteniamo che debba essere garantita una nuova fase di pubblicazione rendendo facilmente accessibile per tutti il materiale.

Ciò detto, l'Associazione scrivente comunica quanto segue.

#### **a)INTERAZIONE CON ALTRI PROGETTI**

L'opera consiste in uno dei diversi lotti della riorganizzazione della SS17 prevista dalla cosiddetta Legge Obiettivo, uno dei quali già realizzato (Navelli - S.Pio delle Camere). Pertanto è obbligatorio trattare e valutare l'impatto cumulativo dei diversi lotti, sia quello già realizzato che quello in avanzato stato di progettazione (S.Pio-S.Gregorio).

Di tutto ciò non vi è alcuna traccia nello Studio di Impatto Ambientale, che, pertanto, è da ritenersi inaccettabile.

Mancano informazioni sull'occupazione complessiva di suolo, sull'impatto sugli indici di permeabilità per la fauna (anche per i conseguenti rischi per la viabilità, si richiama a mero titolo di esempio il recente incidente avvenuto all'altezza di Poggio Pienze lo scorso 19/08/2013 riportato dalla stampa, all'altezza della valle del Campanaro), sulla sottrazione di habitat (quante coppie riproduttive delle diverse specie di uccelli, tra le quali specie di significativo interesse come Averla piccola, Ortolano ecc., ad esempio, saranno sacrificate per la realizzazione dell'intero tratto?)

Peraltro è interessante notare l'assenza di qualsiasi riferimento alle risultanze degli obbligatori monitoraggi per il primo lotto già realizzato Navelli-S.Pio, non solo sotto l'aspetto naturalistico ma anche sotto l'aspetto ambientale e sociale (impatto sull'incidentalità; sul turismo; sulle emissioni).

#### **b)MOBILITA' SOSTENIBILE**

Nelle nostre precedenti osservazioni alla V.A. per il presente progetto, avevamo richiamato il concetto ormai noto in tema di mobilità sostenibile relativo al fatto che la costruzione di nuove strade non ha un effetto positivo per quanto

Registrato come:  
Associazione Italiana per il  
World Wide Fund For Nature  
Via Po, 25/c – 00198 Roma

C.F. 80078430586  
P.I. IT02121111005

Ente morale riconosciuto con  
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le  
Ricerche N. H 1890AD2.

O.N.G. idoneità riconosciuta  
con D.M. 2005/337/000950/5  
del 9.2.2005 – ONLUS di  
diritto



**for a living planet®**

**WWF Italia Onlus ONG**

Sezione Regionale Abruzzo  
Viale Tavo 248  
65127 Pescara

Tel/fax: 085.4510236

e-mail: [abruzzo@wwf.it](mailto:abruzzo@wwf.it)  
sito: [www.wwf.it/abruzzo](http://www.wwf.it/abruzzo)

riguarda le emissioni ma invece esacerba le condizioni di traffico veicolare "premiando" la mobilità su gomma e non quella alternativa.

In quest'ottica deve essere inserita la valutazione del rapporto costi-benefici obbligatoria in una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Intanto facciamo notare che gran parte del traffico delle sezioni interessate è relativo ad automobili e non a traffico di merci.

Pertanto viene da chiedersi se la somma necessaria per l'intervento non possa essere spesa in maniera più efficace ed efficiente per la riduzione del traffico veicolare a L'Aquila.

A mero titolo di esempio avevamo richiamato la possibilità di regalare a decine di migliaia di cittadini aquilani una bicicletta elettrica e a tale indicazione, l'ANAS aveva cercato in una risposta di "buttarla in caciara" richiamando le condizioni meteo della città aquilana.

E' proprio questo l'approccio errato del proponente, perché basterà ricordare alcuni FATTI CONCRETI per verificare che la nostra indicazione non è altro che quello che gli ALTRI PAESI EUROPEI PIU' CIVILI stanno già facendo.

Intanto chi visita la città di Amsterdam, posta sul Mare del Nord, può verificare che il turismo, anche invernale, si sviluppa quasi esclusivamente in bicicletta (neanche elettrica!). Evidentemente l'ANAS non ha molte informazioni di tipo climatico per supportare le sue antiquate vedute in tema di mobilità.

La mobilità in bicicletta può avvenire solo su brevi distanza? Evidentemente anche notizie riportate con grande risalto dalla stampa, come la realizzazione di un'autostrada per bicicletta tra Duisburg e Colonia di 60 km (VEDI: [http://www.corriere.it/ambiente/12\\_gennaio\\_05/piste-ciclabili-autostrada-germania\\_e0d7f674-3780-11e1-8a56-e1065941ff6d.shtml](http://www.corriere.it/ambiente/12_gennaio_05/piste-ciclabili-autostrada-germania_e0d7f674-3780-11e1-8a56-e1065941ff6d.shtml)) non paiono scalfire le illogiche conclusioni cui perviene il proponente.

Ovviamente, la nostra indicazione è solo una delle innumerevoli possibilità per spendere più correttamente i fondi pubblici se il fine è quello della riduzione delle emissioni che può avvenire quasi esclusivamente togliendo auto dalle strade e attuando politiche di incentivazione del trasporto con mezzi alternativi. Tra le soluzioni: pista ciclabile sull'Aterno; pista ciclabile a fianco dell'attuale SS.17 (peraltro obbligatoria fin dagli anni '90 in base al Codice della Strada); acquisto di biciclette elettriche; attivazione di un sistema di supporto al car-sharing.

Con oltre 30 milioni di euro investiti in questo settore e non in una ennesima nuova strada, vi sarebbero performance di riduzione del traffico veicolare del tutto incomparabili rispetto alla povertà di risultati attesi con questa opera.

Inoltre la presenza di una ferrovia proprio nell'area di intervento dovrebbe evidenziare l'inopportunità di un nuovo asse viario rispetto all'uso del tracciato ferroviario come metropolitana di superficie.

### **C)ALTERNATIVE PROGETTUALI**

Oltre a quanto già detto al punto b), il SIA doveva approfondire anche le possibili alternative ai tracciati scelti. Invece l'ANAS ha introdotto alcune possibili alternative in maniera del tutto strumentale (basterà dire che gran parte della tavole della parte ambientale del SIA riportano esclusivamente l'ipotesi "cara" all'ANAS fin dal principio e non un esame delle diverse alternative al fine di confrontare i reali pro e contro di ciascuna ipotesi progettuale).

Adirittura, a pag.297 del SIA si dice espressamente che l'ipotesi di adeguamento della SS17 per il lotto C non viene esaminata perché in contrasto con gli obiettivi dell'opera!

Si appalesa, quindi, l'approccio parziale e fuorviante usato da ANAS che pervicacemente non vuole analizzare l'ipotesi di maggiore buon senso, quello di adeguare l'attuale SS17 invece di aggredire di nuovo territorio con un'opera faraonica.

Per quanto riguarda "l'esercizio" realizzato dall'ANAS per "esaminare" (in maniera comunque parziale, come detto) la

Registrato come:  
Associazione Italiana per il  
World Wide Fund For Nature  
Via Po, 25/c - 00198 Roma

C.F. 80078430586  
P.I. IT02121111005

Ente morale riconosciuto con  
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le  
Ricerche N. H 1890AD2.

O.N.G. idoneità riconosciuta  
con D.M. 2005/337/000950/5  
del 9.2.2005 - ONLUS di  
diritto



**for a living planet®**

**WWF Italia Onlus ONG**

Sezione Regionale Abruzzo

Viale Tavo 248

65127 Pescara

Tel/fax: 085.4510236

e-mail: [abruzzo@wwf.it](mailto:abruzzo@wwf.it)

sito: [www.wwf.it/abruzzo](http://www.wwf.it/abruzzo)

possibilità di riadattare l'attuale SS17, lascia esterrefatti la soluzione immaginata che, con il suo costo improponibile di 60 milioni di euro, dovrebbe evidentemente sconsigliare ai decisori di percorrere, è il caso di dirlo, quella strada.

Ma, come detto e dimostrato precedentemente, l'intero impianto del SIA è volto a non approfondire adeguatamente ipotesi realmente alternative che, quindi, sono solo strumentali al disegno dell'ANAS.

Pertanto anche in tale aspetto il SIA non è completo ed è anzi del tutto fuorviante per chi dovrà valutarlo.

#### **d)IMPATTO PAESAGGISTICO**

Le soluzioni "preferite" dall'ANAS vanno ad distruggere con rampe e viadotti l'ultimo lembo di piana alluvionale dell'Aterno, un paesaggio agrario ormai quasi scomparso non solo nella città aquilana.

Sconforta che un bene tutelato dalla Costituzione Italiana sia trattato in questo modo così superficiale, anche rispetto ai tanti proclami che provengono anche da fonti autorevoli (lo stesso Governo che recentemente ha lanciato l'allarme sul consumo del suolo).

Riteniamo che la sottrazione di spazi rurali per far posto addirittura ad un'asse viario in rilevato, contrasti con qualsiasi idea di tutela del paesaggio che noi conosciamo. A tal proposito sarebbe opportuno (anzi, obbligatorio) valutare l'impatto paesaggistico del primo lotto Navelli – S. Pio delle Camere.

Le stesse foto allegate al SIA dimostrano in maniera incontrovertibile l'alto valore paesaggistico di molte delle aree attraversate dall'infrastruttura.

Anche per questa ragione bisogna puntare su ipotesi di mobilità alternativa ben più sostenibili (come quelle ricordate ai punti precedenti) e, al massimo, intervenire sull'attuare asse stradale della SS.17 per adeguarla.

#### **e)ASSENZA DI PISTE CICLABILI**

La qualità progettuale dell'ANAS è tale che "*dimentica*" un obbligo espressamente previsto dal Codice della Strada per la realizzazione di nuove strade (così come modificato dalla Legge 366/1998 Art.10 commi 1 e 2), quello della realizzazione **OBBLIGATORIA** di piste ciclabili a fianco alla nuova infrastruttura viaria.

Questa "dimenticanza" evidenzia l'approccio non solo antiquato ma anche sostanzialmente illegittimo del proponente alla questione della mobilità.

#### **f)AREE A RISCHIO IDRAULICO**

Appare veramente incredibile che nel 2013, dopo la triste sequenza di lutti e perdite economiche che hanno colpito il nostro paese e anche l'Abruzzo a causa delle scelte sconsiderate per la localizzazione di case ed infrastrutture, si cerchi in ogni modo di costruire una nuova infrastruttura strategica in aree a massimo rischio idrogeologico.

Intanto richiamiamo l'obbligo per il proponente, sulla base delle norme tecniche del PSDA, di accertare che l'opera non sia delocalizzabile in luoghi più sicuri. Lo stesso SIA, seppur in maniera del tutto incompleta, comunque richiama la possibilità di adeguare l'attuale SS.17 che è al di fuori delle aree a rischio. Pertanto l'ANAS non può sostenere la "non delocalizzabilità" dell'opera.

Inoltre, i richiami a supposti interventi di riduzione del rischio idraulico a monte, non possono assolutamente essere presi in considerazione ai fini della valutazione ambientale per vari motivi:

**1)** non sono realizzati nell'ambito dell'opera da valutare ma sono prospettati da altri enti e con altre procedure, che potrebbero anche non portare alla realizzazione degli stessi;

**2)** in ogni caso un'infrastruttura come quella proposta ha una vita di decenni mentre le opere idrauliche hanno bisogno non solo di essere realizzate ma anche mantenute per risultare efficienti ed efficaci. L'ANAS si accollerà (con

Registrato come:  
Associazione Italiana per il  
World Wide Fund For Nature  
Via Po, 25/c – 00198 Roma

C.F. 80078430586  
P.I. IT02121111005

Ente morale riconosciuto con  
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le  
Ricerche N. H 1890AD2.

O.N.G. idoneità riconosciuta  
con D.M. 2005/337/000950/5  
del 9.2.2005 – ONLUS di  
diritto



**for a living planet®**

**WWF Italia Onlus ONG**

Sezione Regionale Abruzzo  
Viale Tavo 248  
65127 Pescara

Tel/fax: 085.4510236

e-mail: [abruzzo@wwf.it](mailto:abruzzo@wwf.it)  
sito: [www.wwf.it/abruzzo](http://www.wwf.it/abruzzo)

fidejussione bancaria, ovviamente) la manutenzione delle opere che rendono meno rischiose le aree in cui vorrebbe insediare l'opera?

3) le opere idrauliche comunque non sono risolutive al 100% come dimostra proprio una recente, limitata, alluvione che ha interessato il fiume Aterno proprio all'altezza di S. Gregorio, in cui il fiume ha rotto gli argini appena rifatti allagando le aree che dovrebbero essere interessate dall'infrastruttura.

A tal proposito è illuminante il servizio intitolato "L'ATERNO ROMPE GLI ARGINI AD ONNA" dell'1 dicembre 2010, della televisione locale TVUNO, pubblicato su youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=h56G4H8mqBM>

Ci si chiede come sia anche solo possibile immaginare di realizzare proprio lì un'infrastruttura di primaria importanza (secondo l'ANAS), che, magari, dovrebbe servire proprio in caso di emergenza e che, invece, potrebbe essa stessa essere causa di emergenza come è tristemente accaduto proprio a L'Aquila con l'ospedale S. Salvatore.

4) la "soluzione" che interessa le aree circostanti l'Aterno a elevato rischio non tiene conto dei costi di manutenzione (anche per il confronto con altre soluzioni dal punto di vista dei costi-benefici) che sono associati alle opere realizzate in zone a forte rischio

#### **g) QUALITÀ DEGLI STUDI AMBIENTALI**

Esprimiamo tutto il nostro rincrescimento per il livello della qualità degli studi ambientali allegati al progetto, che mancano sia di informazioni di dettaglio sia di un'analisi per l'intera opera (vedi questione dell'effetto cumulo).

A mero titolo di esempio, per quanto riguarda la componente avifaunistica, si richiamano studi di Pellegrini et al. relativi all'intero territorio abruzzese. Infatti vi sono specie faunistiche del tutto assenti nell'area (come il Piviere tortolino, il Gufo reale, il Mignattino ecc!).

Sono quindi del tutto inesistenti le informazioni sul sito interessato dall'intervento. Mancano, ad esempio, informazioni sulla densità di coppie delle specie legate agli ambienti agrari interessati dal progetto che può essere alterata dall'intervento.

Lo stesso vale per i mammiferi e per gli altri gruppi di animali. Ad esempio, vengono richiamati la Lontra, il Camoscio, l'Orso bruno... se si prende in considerazione la fauna abruzzese allora avrebbero potuto richiamare anche il Delfino comune o il Capodoglio!

Ci spiace dover assumere questo atteggiamento ma una tale modalità di elaborazione è del tutto inaccettabile in una regione come l'Abruzzo (e in qualsiasi altro posto del mondo).

Certi di un positivo riscontro cogliamo l'occasione per porgere i nostri migliori saluti.

Luciano Di Tizio  
Presidente WWF Abruzzo

Registrato come:  
Associazione Italiana per il  
World Wide Fund For Nature  
Via Po, 25/c - 00198 Roma

C.F. 80078430586  
P.I. IT02121111005

Ente morale riconosciuto con  
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le  
Ricerche N. H 1890AD2.

O.N.G. idoneità riconosciuta  
con D.M. 2005/337/000950/5  
del 9.2.2005 - ONLUS di  
diritto