



## *Il Presidente della Regione*

Li, 7 giugno 2016

Prot. n. RA/129222/SQ

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Direzione Generale per la vigilanza sulla  
Concessioni Autostradali  
Via Nomentana, 2  
00161 ROMA  
[svca@pec.mit.gov.it](mailto:svca@pec.mit.gov.it)

Alla Società Strada dei Parchi SpA  
Via G. Vincenzo Bona, 105  
00156 ROMA  
[cramadori@stradadeiparchi.it](mailto:cramadori@stradadeiparchi.it)

E, p.c. All'Assessorato Infrastrutture, Politiche  
Abitative ed Enti Locali della Regione Lazio  
Via R. Raimondi Garibaldi, 7  
00145 ROMA  
[assessore.refrigeri@regione.lazio.it](mailto:assessore.refrigeri@regione.lazio.it)

**Oggetto: Progetto di messa in sicurezza Autostrade A24 – A25 – Legge n. 228 del 24/12/2012.  
Trasmissione Parere tecnico del Gruppo Interdipartimentale Istituto con Delibera di  
G.R. n. 325 del 5 maggio 2015.**

In riferimento alla nota prot. PR006824/2015 del 9 aprile 2015 con cui Codesta Società Concessionaria Strada dei Parchi S.p.A. ha chiesto all'Ente Regione di esprimere il parere in merito alle varianti di tracciato proposte nel Progetto in oggetto, si allega alla presente, il Parere tecnico favorevole reso dal Dipartimento Infrastrutture, Trasporti Mobilità Reti e Logistica in data 6 giugno 2016, prot. n. 128354, congiuntamente al verbale della riunione appositamente convocata, giudicata fruttuosa da tutti i presenti soprattutto per le considerazioni, sulle **condizioni "sine qua non" per la procedibilità ulteriore**, riportate a pagina 2 del richiamato documento che per comodità, integralmente, riportiamo in questa sede:

1. **Contenimento degli aumenti tariffari entro una soglia sostenibile che si fissa uguale o inferiore al 2% rispetto alla tariffa di riferimento attuale;**
2. **Tutela dei giacimenti ambientali presenti nell'area interessata dall'opera, senza che siano diminuiti nella bellezza e consistenza idrica;**



## *Il Presidente della Regione*

3. **Fare in modo che i lavori siano eseguiti in condizioni di sicurezza, senza incidenti e senza morti, evitando che i cantieri impediscano la percorribilità dell'infrastruttura e riducano la sicurezza stradale;**
4. **Necessità del mantenimento della situazione attuale sul piano della vicinanza, comodità e velocità degli accessi autostradali per i Comuni serviti, di riferimento della infrastruttura stradale di cui si scrive.**

In attesa di riscontro, si evidenzia ogni disponibilità ulteriore per qualsiasi integrazioni collaborativa documentale occorresse.

Con riconoscimento deferente per l'importante lavoro che stiamo facendo



Il Presidente  
Luciano D'Alfonso



## GIUNTA REGIONALE

DPE - Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica

Prot. RA/ 120354

Pescara li 06/06/2016

Dott. Luciano D'Alfonso  
Presidente della Giunta Regionale  
SEDE

(email: presidenza@pec.regione.abruzzo.it)

Oggetto: Progetto di messa in sicurezza Autostrade A24 – A25 – Legge n. 228 del 24/12/2012.  
Trasmissione Parere tecnico del Gruppo Interdipartimentale Istituto con Delibera di G.R. n. 325 del 5 maggio 2015.

Con la presente nota, in ordine al Progetto di messa in sicurezza Autostrade A24 – A25 – Legge n. 228 del 24/12/2012, si invia il Parere favorevole di massima espresso sull'opera sulla base delle conclusioni alle quali è giunto il gruppo di lavoro interdipartimentale relativamente alla realizzazione delle varianti al tracciato proposte da Strada dei Parchi S.p.A. con gli adeguamenti ed i miglioramenti apportati alla prima versione, in quanto rispondenti alle finalità specificate di messa in sicurezza, in adempimento a quanto disposto dalla L. 228/2012, rimandando a successivi approfondimenti i temi evidenziati negli ambiti trasportistico, ambientale, idrogeologico e sismico per un parere esaustivo e completo da acquisire in seno alla procedura approvativa prevista dalle norme vigenti anche mediante il coinvolgimento di tutte le strutture regionali competenti nelle rispettive materie.

IL Progetto di messa in sicurezza Autostrade A24 – A25 – Legge n. 228 del 24/12/2012 si è sviluppato in attuazione all'art. 1, comma 183, della Legge n. 228 del 24/11/2012, "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" (Legge di stabilità 2013), che recita testualmente: *"In considerazione della classificazione delle autostrade A24 e A25 quali opere strategiche per le finalità di protezione civile per effetto del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 21 ottobre 2003 e successive modificazioni e della conseguente esigenza di procedere all'adeguamento delle stesse alla normativa vigente per l'adeguamento sismico e la messa in sicurezza dei viadotti sulla base dei contenuti delle OPCM 3274 del 2003 e n. 3316 del 2003 e successive modificazioni, per l'adeguamento degli impianti di sicurezza in galleria a norma del decreto legislativo 5 ottobre 2006, n. 264, e successive modificazioni per l'adeguamento alla normativa in materia di impatto ambientale e per lavori di manutenzione straordinaria delle dette autostrade, nonché per la realizzazione di tutte le opere necessarie in conseguenza del sisma del 2009, ove i maggiori oneri per gli investimenti per la realizzazione dei citati interventi siano di entità tale da non permettere il permanere e/o il raggiungimento delle condizioni di equilibrio del piano economico finanziario di concessione nel periodo di durata della concessione stessa, il Governo, fatta salva la preventiva verifica presso la Commissione europea della compatibilità comunitaria rinegozia con la società concessionaria le condizioni della concessione anche al fine di evitare un incremento delle tariffe non sostenibile per l'utenza"*.

Sulla base di tale disposizione normativa, Strada dei Parchi S.p.A. ha elaborato un Progetto preliminare contenente un insieme di interventi per l'adeguamento e la messa a norma delle Autostrade A24 e A25. Tali interventi riguardano l'adeguamento di gran parte delle opere in sede e l'introduzione di modifiche piano – altimetriche al tracciato esistente, conseguendo il rispetto delle normative in materia di sicurezza e, consentendo, l'evoluzione dell'asse geometrico su alcune tratte obsolete nel rispetto dei più moderni e vigenti valori di sicurezza, impatto ambientale e funzionalità dell'opera.

La Società Concessionaria Strada dei Parchi S.p.A., con nota prot. PR006824/2015 del 9 aprile 2015, ha chiesto all'Ente Regione di esprimere un parere tecnico in merito alle varianti di tracciato proposte nel Progetto di messa in sicurezza delle Autostrade A24 e A25.

Con Deliberazione della G.R. n. 325 del 5/5/2015 è stato costituito un apposito Gruppo di lavoro Interdipartimentale con il compito di procedere alla valutazione tecnica in oggetto.

La Società Concessionaria Strada dei Parchi S.p.A., con nota prot. PR016092/2015 del 7 agosto 2015, ha trasmesso un aggiornamento del Progetto preliminare di adeguamento e messa in sicurezza delle autostrade A24 e A25 con corrispondente Studio di Fattibilità.

Successivamente la Società Concessionaria ha trasmesso con nota prot. 7039/2016 del 13/04/2016 una nuova versione del Progetto di messa in sicurezza delle Autostrade A24 – A25, contenente una diversa ipotesi di tracciato che scaturisce da alcuni approfondimenti condotti nei territori interessati.

### **Descrizione sommaria del Progetto Preliminare**

Le varianti ipotizzate dalla Società Concessionaria e sottoposte al parere regionale hanno riguardato i seguenti tratti:

- tratto Celano – Bussi – Tocco da Casauria;
- tratto Magliano dei Marsi – Tagliacozzo – Carsoli, fino al confine con la Regione Lazio;
- asse di interconnessione della A24 con la A14 a Roseto degli Abruzzi;
- asse di penetrazione urbana a Pescara;

Lo sviluppo delle sopra elencate varianti, persegue la finalità di superare le criticità rilevate dal punto di vista della sicurezza stradale e, principalmente riferite, alla geometria del tracciato, alla tipologia ed allo stato della pavimentazione stradale, alla conformazione strutturale e delle gallerie ed all'esposizione agli agenti atmosferici.

I vantaggi derivanti dalla realizzazione delle varianti proposte, così come descritti negli atti conclusivi del gruppo di lavoro interdipartimentale, sono:

- Riduzione delle percorrenze, a seguito degli adeguamenti plano-altimetrici del tracciato autostradale, come di seguito rappresentato:
  - a. Tratta Cisternole (Stonio) – Magliano dei Marsi dal km. 16+140 della A24 al km. 72+250 della A25: metri 52.365 invece degli attuali m. 61.110 (differenza – 8.745 m.);
  - b. A25 – Tratta Cerchio – Vittorito – Bussi dal km. 101+150 al km. 149+950: metri 31.200 invece degli attuali 48.800 (differenza – 17.600 m.);
  - c. In totale la riduzione della tratta Roma Pescara (A24+A25) è di circa 26.130 metri, mentre quella della tratta Roma – L'Aquila (A24) è di circa 3.000 metri;
- minori costi di manutenzione della strada, riduzione delle tratte soggette a formazione di ghiaccio e degli interventi per rimozione della neve, a seguito della riduzione dei tratti all'aperto anche attraverso l'abbassamento della quota dei principali valichi dell'autostrada A24 nel tratto Cisternole (Stonio) – Magliano dei Marsi (da m. 896,46 a m. 770,00, con una minor quota di 126,46) e dell'autostrada A25 (Cerchio – Vittorito – Bussi da m. 875 a m. 704, con una minor quota di m. 171), costituenti le quote massime nella tratta Roma – Pescara;
- riduzione dei tempi di percorrenza, dei costi del viaggio e dell'emissione di CO<sub>2</sub> nell'ambiente, dovuto alla riduzione dello sviluppo delle tratte in variante rispetto a quelle in esercizio. *Si rileva, in particolare, che la velocità massima potrà essere di 130 km/h, così come imposta dalla legge, mentre attualmente la velocità media possibile è di circa 90 km/h, per la presenza delle elevate pendenze longitudinali, per le alte quote di valico, per i ridotti raggi planimetrici di curvatura, ecc. Con le varianti proposte la velocità media diventerebbe di 120 km/h e di conseguenza il tempo di percorrenza della tratta Pescara – Roma (oggi circa 180 km, dopo l'adozione delle varianti circa 160 km), in normali condizioni di traffico si riduce da 120 minuti a 80 minuti circa;*

- miglioramento del comfort di viaggio e della sicurezza della circolazione grazie all'individuazione ed eliminazione di vizi piano – altimetrici degli attuali tracciati (*miglioramento andamento piano-altimetrico con introduzione della corsia di emergenza nelle nuove gallerie, il che permetterà di eseguire i lavori di manutenzione e di distesa periodica del tappeto di usura senza chiudere al traffico, volta per volta, una canna della galleria*);
- riduzione dell'impatto ambientale e dell'inquinamento acustico per effetto del miglior inserimento territoriale dei nuovi tracciati;
- eliminazione del fenomeno dell'acqua-planning, legato alla corretta progettazione della piattaforma stradale;
- eliminazione dei costi per interventi di adeguamento sismico strutturale dei viadotti e dei costi di risanamento strutturale delle gallerie ricadenti all'interno dei tratti in variante a vantaggio della realizzazione di nuove opere conformi alle vigenti normative strutturali e con maggior vita utile. *L'attuale vita utile è pari a 100 anni dei quali mediamente 50 sono già trascorsi, con una vita utile residua di 50 anni. Le varianti proposte consentiranno di avere una vita utile di 200 anni per i nuovi viadotti nei tratti in variante mentre per le nuove gallerie la vita utile può considerarsi illimitata*;
- miglioramento della qualità della circolazione per effetto della migliore organizzazione del traffico veicolare sui raccordi autostradali e sui nodi di connessione. *Il miglioramento è conseguito su quasi 100 km di nuova moderna sede autostradale, caratterizzata da basse pendenze longitudinali, pendenze trasversali a norma, ampi raggi di curvatura ed ampia ed ininterrotta corsia di emergenza*;
- eliminazione dell'impatto dei cantieri di lavoro sulla viabilità autostradale, nell'ipotesi del solo adeguamento delle opere esistenti, con ripercussioni notevoli sul comfort di viaggio e sulla inevitabile necessità di attuare provvedimenti di chiusura di alcune tratte autostradali soggette a lavori, soprattutto in condizioni meteo particolarmente sfavorevoli;

#### **Parere tecnico**

Il gruppo di lavoro interdipartimentale ha espresso il proprio parere tecnico a conclusione dell'esame dei contenuti della documentazione prodotta dalla Concessionaria anche a seguito delle successive e richiamate integrazioni.

Data la complessità e l'unicità dell'opera infrastrutturale, classificata strategica per le finalità di protezione civile (come specificato in premessa), il parere tecnico si attiene a verificare l'adeguatezza e la rispondenza agli obiettivi delle varianti al tracciato proposte, di messa in sicurezza delle Autostrade A24 e A25. Relativamente ad alcuni elementi *ed in particolare relativamente agli aspetti economici connessi alla gestione*, il gruppo di lavoro ha evidenziato la necessità di effettuare gli opportuni approfondimenti nelle adeguate sedi, in quanto non attinenti agli ambiti trasportistico, ambientale, idrogeologico e sismico, rispetto ai quali è stata effettuata la relativa valutazione tecnica come di seguito riportata.

#### **1.Ambito trasportistico**

Il gruppo di lavoro ha rilevato, nel proprio parere, che le varianti di tracciato, le modifiche della geometria dell'asse stradale, equivalenti all'aumento del raggio planimetrico minimo, del raggio altimetrico minimo, alla riduzione della pendenza longitudinale massima, alla maggiore larghezza della carreggiata, sia all'aperto sia in galleria, e all'inserimento della corsia di emergenza in galleria, comportano una significativa riduzione dei tempi di percorrenza ed un oggettivo aumento della sicurezza dell'infrastruttura. Insieme al miglioramento delle caratteristiche geometriche, la sostituzione di alcuni tratti in viadotto con la realizzazione di gallerie, riduce l'esposizione delle opere ad eventi climatici avversi (pioggia, neve, ghiaccio), garantendo, un miglioramento della qualità e della sicurezza della circolazione.

Emerge dal parere che, per il tratto A24 Carsoli – Torano, la frequenza di eventi meteorologici avversi, cui sono soggette le strutture autostradali, determina non solo un aumento di pericolosità nella circolazione dei veicoli e nelle operazioni di manutenzione, ma in alcuni casi, come è accaduto in passato, la chiusura di tratte autostradali.

Per contro, la realizzazione di un tracciato alternativo con abbassamento della quota altimetrica, con tratti in galleria e con corsie di emergenza, potrebbe aumentare la probabilità di trovare falde freatiche al ridursi della quota altimetrica di realizzazione delle gallerie.

Il parere ha evidenziato altresì che, in alternativa alle varianti proposte con il progetto della Società Concessionaria, con il solo adeguamento diretto delle opere esistenti (viadotti, gallerie e corpo stradale) si presenta la necessità di chiudere o di deviare tratti di carreggiata. Ciò oltre a produrre gravi disagi per la circolazione, con il conseguente abbattimento del livello di servizio dell'infrastruttura, potrebbe determinare uno scenario critico, sia in caso di sinistrosità sia in condizioni meteorologiche avverse, soprattutto nei periodi invernali, quando la necessità di adoperare mezzi sgombraneve comporta inevitabilmente la chiusura della carreggiata a causa di spazi operativi insufficienti.

Conseguentemente il parere espresso chiarisce che le varianti al tracciato contribuiscono ad un aumento di sicurezza stradale, riducono i fattori di rischio associati principalmente all'infrastruttura e all'ambiente esterno e rispondono, in tal modo, all'esigenza di limitare il fenomeno d'incidentalità, di ridurre la pericolosità per gli utenti e per gli operatori che si spostano, soprattutto in condizioni meteo avverse.

Il gruppo di lavoro interdipartimentale ha evidenziato altresì che appare opportuno, nelle successive fasi di progettazione, che vengano approfonditi gli aspetti legati alla sicurezza in galleria, in armonia con le vigenti disposizioni nazionali e comunitarie.

Dal confronto tra lo scenario infrastrutturale attuale e quello proposto, il parere tecnico ha evidenziato, come la variazione delle caratteristiche piano – altimetriche delle varianti di tracciato porti alla riduzione della lunghezza delle distanze percorse, con conseguenti benefici in termini di riduzione dei consumi, delle emissioni di sostanze inquinanti e del tempo di percorrenza.

Relativamente al requisito di durabilità, si realizza il prolungamento della vita utile dell'infrastruttura con le nuove opere rispetto alle esistenti, soprattutto con riferimento a quelle strutture che presentano uno stato di degrado così elevato da non consentire, anche dopo l'intervento di adeguamento, un livello di qualità pari a quello di un'opera nuova.

Nel parere tecnico si rileva l'indiscutibile vantaggio che le varianti di tracciato apporterebbero relativamente alle caratteristiche di deflusso della corrente di traffico, rispetto all'intervento diretto di adeguamento e manutenzione sulle attuali strutture; in quest'ultimo caso, infatti, nel momento in cui si avviassero i lavori, il manifestarsi di un evento incidentale perturbante la corrente di traffico, potrebbe rendere estremamente difficoltosa un'operazione di assistenza meccanica e/o tecnica ed avere un impatto gravoso sull'assetto economico e territoriale.

Risulta altresì evidenziato che la realizzazione delle varianti, comportando una riduzione della percorrenza, unitamente ad un aumento della sicurezza della circolazione ed alla minore esposizione dell'infrastruttura ad eventi meteorologici avversi, costituisce un punto di forza nell'ambito della strategia della rete Trans – Europea dei Trasporti (TEN-T), in vista dell'utilizzo di tale infrastruttura per effettuare il collegamento trasversale tra i nodi logistici tirreno - adriatici, coerentemente con le linee strategiche di intervento regionali, nazionali ed europee.

Gli interventi ipotizzati, prevedono l'eliminazione di alcuni degli attuali svincoli e la costruzione di nuovi caselli. Il tracciato di variante (V06) Cerchio – Vittorito, che presenta una riduzione del percorso di circa 17 km, prevede un nuovo svincolo a Popoli con contestuale eliminazione di quello di Pratola Peligna.

Rispetto a tale soluzione iniziale la Società Concessionaria ha effettuato successivi approfondimenti anche allo scopo di rispondere alla richiesta formulata dal Presidente della Regione con nota prot. n.183662 dell'11 luglio 2015 con cui è stato chiesto a Strada dei Parchi S.p.A. di individuare soluzioni progettuali che, diversamente da quelle presentate, rispettassero e valorizzassero le aree della Valle Peligna attualmente depresse, altrimenti sottoposte ad una marginalizzazione non accettabile sotto il profilo socio – economico ed in linea con politiche di sviluppo regionali contenute della deliberazione di Giunta Regionale n.448 del 12 giugno 2015.

Le modifiche proposte dalla Società Concessionaria con i due aggiornamenti rispetto al Progetto preliminare iniziale hanno riguardato:

- la variante V01 tra Vicovaro Mandela e Magliano dei Marsi;
- la variante V02 da Celano a Torre de' Passeri;
- l'asse di interconnessione della A24 con la A14 a Roseto degli Abruzzi;
- l'asse di penetrazione urbana a Pescara;
- l'asse di penetrazione nodo urbano di Roma.

Il nuovo tracciato di progetto, discostandosi dal vecchio nel tratto compreso tra Aielli – Celano e Bussi - Popoli, prevede il declassamento di alcune tratte esistenti e la demolizione di altre. In particolare è prevista la demolizione del vecchio tracciato nella parte compresa tra Cocullo e Pratola Peligna e il mantenimento degli attuali tratti compresi tra Aielli-Celano e Cocullo, Pratola Peligna-Sulmona e Popoli; questi ultimi due tratti, che saranno oggetto di declassamento a viabilità ordinaria secondo quanto dichiarato dalla stessa Società, consentiranno il collegamento al nuovo tracciato autostradale proposto, evitando l'isolamento dei territori comunali interessati.

A livello intermedio, tra le località di Castel di Ieri e Castelvechio Subequo, è previsto un nuovo casello al servizio della valle Subequana.

Inoltre la diversa localizzazione del tracciato proposta si allontana dall'area protetta delle sorgenti ed ha un'estensione minore con conseguente riduzione della percorrenza verso Roma.

Il parere del gruppo di lavoro evidenzia altresì che la nuova soluzione proposta consente un ulteriore miglioramento del raggio di curvatura del tracciato esistente nei pressi di Bussi permettendo l'eliminazione di un tratto particolarmente pericoloso che parte dal viadotto di Popoli fino al viadotto di Bussi.

Rispetto alla soluzione innanzi prospettata ed in particolare per il tratto compreso tra Cocullo e Pratola Peligna, per il quale se ne prevede la demolizione, il parere evidenzia la necessità di valutare l'eventuale "convenienza" ad una sua gestione attraverso una manifestazione di interesse da parte di soggetti terzi.

Nel tratto esistente tra Celano, Pescina e Cocullo, il parere rileva che lo stesso sarà declassificato a categoria inferiore, e che sarà possibile creare uno svincolo a Rivoli, per Carrito e la valle Ortona dei Marsi-S. Sebastiano ed un altro svincolo a Collaromele, che renderà più veloce e confortevole l'accesso all'Autostrada.

Relativamente alle varianti Pescara Centro-Autostrade A25/A14 e Teramo-Interconnessione con A14 (Variante per Roseto), i tracciati proposti sono fisicamente distinti rispetto all'asse attrezzato e alla Teramo mare, questi ultimi non più soggetti ad interventi da parte della Società e quindi al pedaggio.

Dalla lettura del parere emerge che per tali ulteriori interventi dovranno essere avviate iniziative di concertazione con le comunità locali ed inoltre relativamente al tratto Teramo – Interconnessione con A14 (Variante per Roseto), occorre garantire un collegamento diretto, senza interessamento della viabilità ordinaria, tra il vecchio tracciato per Teramo e quello proposto a pedaggio.

Inoltre il tratto Teramo - Interconnessione con A14 (Variante per Roseto), dovrà essere rianalizzato per valutare la compatibilità con il Piano Stralcio Difesa Alluvioni della Regione Abruzzo, vista la vicinanza del tracciato proposto con l'asta fluviale del Vomano.

Le soluzioni progettuali analizzate consentono, in definitiva, di migliorare le percorrenze relative ai collegamenti L'Aquila-Teramo-A14-Pescara, Roma - L'Aquila e Pescara-Sulmona-Roma.

Il gruppo di lavoro interdipartimentale, nell'esaminare i vantaggi derivanti dalla realizzazione delle varianti di tracciato e prendendo in esame quelle che, sotto il profilo dell'importanza delle opere infrastrutturali, appaiono più significative (varianti V04, V05 e V06), ha evidenziato che complessivamente si riscontra una diversa natura dei benefici prodotti; infatti appare evidente che mentre per la variante (V06) Cerchio – Vittorito "*il punto di forza*" risulta essere quello correlato ai fattori direttamente connessi con la riduzione delle percorrenze, per le altre ed in particolare per le varianti (V04) – Roviano e (V05) – Carsoli – Torano, si evidenziano prevalentemente i benefici connessi ad una importate riduzione dei fenomeni di incidentalità.

## **2. Ambito ambientale e idrogeologico:**

Dal punto di vista ambientale, il parere emesso evidenzia che nella proposta di varianti al tracciato, lo stesso si allontana maggiormente dai centri abitati con una riduzione dell'impatto ambientale in termini di rumorosità, emissioni e percorrenze.

Data la realizzazione in galleria della maggior parte delle varianti al tracciato, si pone il problema dell'impatto idrogeologico delle gallerie autostradali, anche in relazione alle problematiche che emersero all'epoca della realizzazione del traforo del Gran Sasso, sia durante la fase di esecuzione dei lavori che nelle successive fasi gestionali. Il parere evidenzia a riguardo i problemi che potrebbero insorgere, sotto il profilo ambientale (influenza che l'opera potrebbe avere sugli acquiferi) e sotto il profilo tecnico, relativamente alla potenziale intercettazione di falde.

Per tale ragione il parere del gruppo di lavoro interdipartimentale pone all'attenzione della Società Concessionaria, la necessità di condurre un necessario approfondimento delle problematiche idrogeologiche. Tali aspetti ambientali dovranno essere debitamente approfonditi nelle successive fasi progettuali anche attraverso il coinvolgimento di tutte le strutture regionali direttamente competenti in materia.

## **3. Ambito sismico:**

Per quanto riguarda gli aspetti legati alla sicurezza sismica, in considerazione dell'alta sismicità (zone 1 e 2) del territorio interessato dal tracciato delle Autostrade A24 – A25, il gruppo di lavoro interdipartimentale ha effettuato i necessari approfondimenti tesi a verificare se le varianti del progetto ricadono in zone con presenza di fenomeni di fagliazione superficiale conosciute e rilevate in Abruzzo e di cui si dispone di bibliografia scientifica documentale. Sovrapponendo le aree della Regione attraversate dall'infrastruttura viaria con la mappa dello stesso territorio riportante lo studio delle zone interessate da faglie, il gruppo di lavoro ha rilevato criticità nel nuovo tratto Cerchio – Vittorito (V06 – "A25" Collarmele – Tocco), il quale attraversa due sorgenti sismogenetiche (faglie di Sulmona e della Media Valle Aterno) che hanno prodotto in passato e che potenzialmente possono ancora produrre importanti fenomeni di fagliazione superficiale, con conseguenti numerose e pericolose fratture. Tale situazione appare comportare un interessamento maggiore di zone ad alto rischio sismico rispetto all'attuale tracciato e, quindi, la scelta della soluzione adottata in variante da Strada dei Parchi S.p.A., necessita senz'altro di un puntuale e attento studio che consenta di adottare i necessari accorgimenti tecnico – scientifici per garantire la sicurezza sismica dell'infrastruttura.

## Conclusioni del gruppo di lavoro interdipartimentale ed espressione del parere tecnico

Il gruppo di lavoro interdipartimentale costituito con Deliberazione della G.R. n. 325 del 5/5/2015 ha concluso i propri ed ha trasmesso i relativi esiti con nota prot. RA/122821 del 30/05/2016. Negli atti conclusivi trasmessi si evidenzia che la soluzione progettuale di adeguamento e miglioramento piano – altimetrico del tracciato, proposta dalla Società Concessionaria anche con i successivi adeguamenti e miglioramenti apportati, consente non solo di conferire all’infrastruttura una condizione di sicurezza più appropriata ad un itinerario classificato strategico ai fini della protezione civile, ma garantisce anche la rispondenza al livello di sicurezza previsto dalle direttive europee per la rete stradale Transeuropea.

Nella prima integrazione al Parere tecnico redatto in data 17 giugno 2015 si legge altresì che va valutato l’inserimento del tracciato ferroviario di collegamento Pescara – Roma in affiancamento al percorso autostradale, ritenendo che la sinergia tra il corridoio autostradale e ferroviario garantirebbe al progetto la condivisione e l’apprezzamento dei cittadini e una maggiore considerazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in ordine all’utilità pubblica e all’ottimale utilizzo di risorse.

Sulla base delle conclusioni alle quali è giunto il gruppo di lavoro interdipartimentale si può concludere che esso ha espresso **parere favorevole di massima** alla realizzazione delle varianti al tracciato proposte da Strada dei Parchi S.p.A. con gli adeguamenti ed i miglioramenti apportati alla prima versione, in quanto rispondenti alle finalità specificate di messa in sicurezza, in adempimento a quanto disposto dalla L. 228/2012, rimandando a successivi approfondimenti i temi evidenziati negli ambiti trasportistico, ambientale, idrogeologico e sismico per un parere esaustivo e completo da acquisire in seno alla procedura approvativa prevista dalle norme vigenti anche mediante il coinvolgimento di tutte le strutture regionali competenti nelle rispettive materie.



Il Direttore del Dipartimento  
Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Rom e Logistica  
Dott.ssa Maria Antonietta Picardi



**OGGETTO:** Progetto di messa in sicurezza Autostrade A24 e A25 – Legge n. 228 del 24/12/2012

## VERBALE RIUNIONE

L'anno duemilasedici, il giorno sedici del mese di maggio, alle ore 11.30, presso la sede degli uffici della Regione Abruzzo di Roma in via Piave, n.8, si è svolto l'incontro di lavoro inerente le varianti di tracciato proposte nel Progetto di messa in sicurezza delle Autostrade A24 e A25 dalla Società Concessionaria Strada dei Parchi S.p.A.

Alla riunione sono presenti:

- Luciano D'Alfonso – Presidente della Regione Abruzzo;
- Fabio Refrigeri – Assessore Infrastrutture, Politiche abitative, Ambiente Regione Lazio;
- Pierpaolo Pietrucci – Presidente II Commissione Consiglio Regionale dell'Abruzzo;
- Antonio Di Marco – Presidente della Provincia di Pescara;
- Mauro Scarpantonio – Consigliere Delegato alla viabilità Provincia di Teramo;
- Lunella Cerquoni – Capo di Gabinetto Provincia di Teramo;
- Mauro Fabris – V.Presidente di Strada dei Parchi S.p.A.
- Cesare Ramadori – Amministratore Delegato di Strada dei Parchi S.p.A.;
- Mario Bellesia – Direttore tecnico di Strada dei Parchi S.p.A.;
- Diana Serra – Analisi e pianificazione strategica Toto Holding S.p.A.;
- Luigi Pierboni - Direttore tecnico di InfraEngineering di Toto Holding S.p.A.;
- Franco Caramanico – Tecnico di InfraEngineering di Toto Holding S.p.A.;
- Pasquale Galante – Relazioni esterne di Toto Holding S.p.A.;
- Luca Marta – Dirigente Infrastrutture e viabilità Regione Lazio;
- Vittorio Di Biase – Dirigente Servizio Genio Civile Pescara;
- Giancarlo Misantoni - Dirigente del Servizio Genio Civile Teramo Regione Abruzzo;
- Luciano Di Biase – Commissario Autorità di Bacino;
- Paolo D'Incecco – Dirigente Provincia di Pescara;
- Stefano Suriani – Responsabile viabilità Regione Abruzzo;
- Giorgio Masciocchi – Collaboratore Presidente II Commissione Regione Abruzzo;
- Alessandra Volpe - Assistente amministrativo Regione Abruzzo;
- Evelina D'Avolio - Uffici di diretta collaborazione del Presidente Regione Abruzzo.

Segretario verbalizzante: Evelina D'Avolio

Segretario verbalizzante: Evelina D'Avolio

Aprè la riunione il Presidente della Regione Abruzzo, Luciano D'Alfonso, che ringrazia gli intervenuti invitandoli a compiere un'operazione verità propedeutica all'attivazione del lavoro, da parte delle rispettive strutture tecniche regionali, di redazione degli atti amministrativi afferenti l'esame tecnico della nuova versione del Progetto di messa in sicurezza delle Autostrade A24 e A25, acquisita al protocollo dell'Ente in data 15/04/2016 al n. RA/81130.

Il Progetto nasce in adempimento a quanto disposto nell'art. 1, comma 183 della Legge di stabilità 2013 (Legge n. 228 del 24/12/2012).

Le Regioni ed il gestore privato delle Autostrade A24-A25 devono di fatto agire in ottemperanza a quanto stabilito dalla predetta normativa, avendo predisposto tutte le misure necessarie ad assicurare la prevenzione del rischio sismico.

Per l'importanza che l'opera riveste, anche il Masterplan Abruzzo che il Presidente sottoscriverà con il premier Matteo Renzi il giorno 17.05.2016 contiene un preciso riferimento a questo Progetto conferendo, nell'ambito del Piano per lo sviluppo dell'Abruzzo, priorità ed urgenza ad un intervento indispensabile ai fini di un utilizzo in sicurezza delle funzioni dell'infrastruttura strategica in argomento.

Tutto ciò premesso, le ipotesi di varianti in discussione convinceranno chi di competenza se saranno fatti salvi alcuni elementi di valore:

1. contenimento degli aumenti tariffari entro una soglia sostenibile che si fissa uguale o inferiore al 2% rispetto alla tariffa di riferimento attuale;
2. tutela dei giacimenti ambientali presenti nell'area interessata dall'opera, senza che siano diminuiti nella bellezza e consistenza idrica;
3. fare in modo che i lavori siano eseguiti in condizioni di sicurezza, senza incidenti e senza morti, evitando che i cantieri impediscano la percorribilità dell'infrastruttura e riducano la sicurezza stradale;
4. necessità del mantenimento della situazione attuale sul piano della vicinanza, comodità e velocità degli accessi autostradali per i Comuni serviti, di riferimento dell'infrastruttura trasportistica di cui si scrive.

Egli invita quindi l'ing. Ramadori ad illustrare il Progetto ultimo.

L'ing. Ramadori, con l'ausilio di un filmato, presenta l'ultima soluzione individuata, che nasce a valle di un processo evolutivo che si è mosso sulla base di approfondimenti e suggerimenti puntuali da parte delle strutture tecniche ed Enti locali coinvolti.

Nell'attuale scenario di riferimento normativo è aumentata la quota di responsabilità a carico di Strada dei Parchi. Il processo di cantierizzazione del tracciato esistente sarà ridotto al minimo.

Dall'analisi costi-benefici dell'opera si evince un Valore Attuale Netto pari a 645 milioni di euro, un Saggio Interno di Rendimento pari a 5.5 e un incremento dell'offerta di lavoro pari a 239.000 posti in 10 anni.

*Stefania D'Audio*

Segretario verbalizzante :



Dopo aver visto il filmato di presentazione, il Presidente D'Alfonso ritiene il progetto meritevole di approvazione e invita i tecnici regionali presenti a esprimersi in merito.

L'ing. Vittorio Di Biase ricostruisce le fasi del lavoro svolto dal Gruppo interdipartimentale incaricato di redigere un parere tecnico. In data 17 giugno 2015, il gruppo ha emesso la propria valutazione tecnica sul Progetto trasmesso all'Ente con nota prot. PR006824/2015 del 9 aprile 2015, relativa agli ambiti trasportistico, ambientale, idrogeologico e sismico.

A seguito di questo parere, sono stati evidenziati alcuni elementi poi approfonditi dalla Società.

In modo particolare gli elementi riguardavano la localizzazione del nuovo tracciato autostradale che escludeva inizialmente il territorio della Valle Peligna e l'eliminazione del Casello di Bussi-Popoli.

A dicembre la Società ha formulato e sottoposto all'esame del gruppo una nuova ipotesi progettuale che prevedeva la banalizzazione del tratto autostradale al servizio della Valle Peligna anziché la demolizione, unitamente al reinserimento del casello di Bussi.

Ad aprile la Società, dopo aver condotto un approfondimento nel territorio, ha introdotto nel Progetto nuove modifiche più confacenti alle esigenze delle aree attraversate. Non solo, anche dal punto di vista tecnico, le scelte adottate sulla Variante V06, tra Celano e Bussi, sono migliorative, in quanto il tracciato di variante si allontana dalle sorgenti del Pescara.

Inoltre, rispetto alle soluzioni precedenti, l'asse attrezzato di Pescara e la Teramo mare, sono due arterie che restano libere da eventuali pedaggi.

Il Gruppo quindi si riunirà nuovamente il 24 maggio e confermerà il parere favorevole già emesso, in quanto restano invariate le valutazioni tecniche formulate in precedenza sotto il profilo trasportistico, ambientale, idrogeologico e sismico.

Interviene il consigliere delegato alla viabilità della provincia di Teramo Mauro Scarpantonio che si dichiara concorde con la scelta di realizzare un corpo autostradale distinto dall'attuale Teramo Mare e convinto dell'importanza dell'interconnessione della A24 con la A14 a Roseto degli Abruzzi suggerisce di allungarla fino alla costa.

Interviene Pierpaolo Pietrucci che pone l'attenzione su due aspetti: lo spostamento del casello L'Aquila-ovest e la definizione del soggetto gestore del tratto autostradale da declassificare, auspicando che possa continuare a gestirlo Strada dei Parchi.

L'ing. Ramadori afferma che anche se nel progetto presentato non è stato previsto lo spostamento del casello L'Aquila-ovest, è possibile farlo negli stadi avanzati del progetto, magari nell'ambito degli specifici finanziamenti disposti per il sisma Abruzzo 2009 o tramite fondi europei. Inoltre, si può valutare di far rimanere a carico di Strada dei Parchi la manutenzione dell'arteria da declassificare.

*Elisa Stadio*

Segretario verbalizzante :



Aggiunge che è nelle considerazioni della Società la valutazione di realizzare lo svincolo di Lucoli così come richiesto dal Comune, ma ciò comporterà la chiusura di uno dei due svincoli contigui, in quanto il nuovo casello verrebbe a trovarsi ad una distanza troppo breve dagli attuali.

Prende la parola l'Assessore Refrigeri che si esprime favorevolmente nei confronti delle varianti, in quanto queste consentiranno, con la localizzazione scelta, di chiudere e potenziare la maglia viaria all'interno della quale si inserisce un'opera importante, nel tratto Rieti-Torano, che la Regione Lazio ha finanziato, avviandone di recente la realizzazione da parte di ANAS.

Il risultato è un collegamento diretto e comodo tra i mari Tirreno e Adriatico, con un unico collegamento tra la A24 in zona Torano e il nodo di Civitavecchia.

Il Presidente della Provincia di Pescara si dichiara favorevole alla realizzazione dell'opera anche in relazione della riduzione dei tempi di percorrenza.

Il Presidente D'Alfonso puntualizza che le ipotesi lavorative vanno da un'aspettativa massima di 6,3 miliardi di euro ad una minima di 400 milioni di euro. Il Ministro Delrio che afferma di essere un minimalista, può arrivare ad un'ipotesi di 1,9 miliardi di euro.

Afferma inoltre che il meccanismo di finanziamento si fonda sulla collocazione commerciale dell'opera. Il privato ha quindi l'obiettivo di accrescere l'utenza anche ricercando interconnessioni con altre reti infrastrutturali.

L'ing. Luca Marta afferma che è in bozza il parere positivo salvo approfondimenti nel territorio laziale riguardanti l'ulteriore prolungamento del tronco di penetrazione urbana dell'A24 nei pressi del Verano.

Il Presidente conclude suggerendo al privato di donare al pubblico dopo averli redatti i progetti di variante di razionalizzazione del nodo iniziale del tronco di penetrazione urbana al Verano nel centro di Roma e dell'interconnessione della A24 con la A14 a Roseto degli Abruzzi.

Altresì il Presidente rileva e fa scritturare nel presente verbale i quattro punti, condivisi dai presenti, irrisolvibilmente vincolanti in termini fondamentali gli elementi elencati al penultimo capoverso di pagina 2 del sottoscrivendo verbale.

Il presente verbale, in quattro fogli, viene redatto in unico esemplare e trasmesso agli interessati via e\_mail. Ove non ritenuto apportare alcuna integrazione o modifica, lo stesso equivale a documento definitivo.

Letto, approvato e sottoscritto da:

L'Assessore della Regione Lazio  
Dott. Fabio Refrigeri

Il Presidente della Regione Abruzzo  
Dott. Luciano D'Alfonso

*Evelino Di Giulio*

Segretario verbalizzante:



REGIONE  
LAZIO

ASSESSORATO INFRASTRUTTURE, POLITICHE ABITATIVE ED ENTI LOCALI

L'ASSESSORE

Prot. n. 282922

Roma, 27 MAG. 2016

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Direzione Generale per la Vigilanza  
sulle Concessioni Autostradali  
via Nomentana, 2  
00161 ROMA  
svca@pec.mit.gov.it

Alla Società Strada dei Parchi SpA  
via G. Vincenzo Bona, 105  
00156 ROMA

E, p.c.: Al Presidente della Regione Abruzzo  
via Leonardo da Vinci, 6  
67100 L'AQUILA

OGGETTO : Adeguamento e messa a norma delle Autostrade A24 e A25 Art. 1 comma 183 della Legge  
n. 228/2012  
**Trasmissione del parere dell'Area Reti Infrastrutturali della R.L.**

In riferimento alle opere di adeguamento e messa a norma indicate in oggetto, si trasmette, in allegato alla presente, il parere favorevole reso dall'Area Reti Infrastrutturali dello scrivente Assessorato, in merito all'ipotesi progettuale elaborata dalla Società Strada dei Parchi S.p.A., in qualità di Concessionaria per la costruzione e l'esercizio dell'A24 Autostrada Roma - L'Aquila - Teramo e dell'A25 Autostrada Torino - Avezzano - Pescara.

Cordiali saluti

  
Fabio Refrigeri



REGIONE  
LAZIO

DIREZIONE REGIONALE INFRASTRUTTURE e POLITICHE ABITATIVE  
AREA RETI INFRASTRUTTURALI

Roma li, .....27 MAG. 2016.....

Prot. n. 281651 JGR/03/49

Assessore Regionale Infrastrutture, EE.LL.  
e Politiche Abitative  
SEDE

OGGETTO : Adeguamento e messa a norma delle Autostrade A24 e A25  
Art. 1 comma 183 della Legge n. 228/2012  
Parere dell'Area Reti Infrastrutturali

Premesso che:

- La Società Strada dei Parchi S.p.A. è Concessionaria per la costruzione e l'esercizio dell'A24 Autostrada Roma - L'Aquila - Teramo di Km 166+500 e dell'A25 Autostrada Torano - Avezzano - Pescara di Km 114+900, per un'estesa complessiva di Km 281+400 (di cui circa 68 km in territorio laziale) e delle relative opere di adeguamento, ammodernamento, potenziamento e completamento (Convenzione del 20.12.2001 tra l'ANAS e l'A.T.I. Concessioni e Costruzioni Autostrade S.p.A. (mandataria) - Toto S.p.A., approvata con D.L. n. 38711/CD08 del 24.04.2002, registrata alla Corte dei Conti in data 18.07.2002 Registro 3 foglio n. 339 );
- In data 18.11.2009 è stata sottoscritta tra l'Ente Concedente e la Società Strada dei Parchi S.p.A. (SdP), in qualità di Concessionario delle Autostrade A24 e A25, la Convenzione Unica (Convenzione Unica 2009) per il periodo 2009-2030. Nel periodo regolatorio 2009-2013, sono stati effettuati da parte di SdP importanti investimenti, finalizzati al consolidamento strutturale di alcune opere d'arte maggiori ed alla costruzione della Viabilità Completare di Roma, cofinanziata anche dalla Regione Lazio;
- Con nota n. 16054 del 11.10.2013 SdP, ha trasmesso al Ministero Concedente (MIT), un Piano Economico Finanziario collegato al periodo regolatorio 2014-2018, in adempimento a quanto disposto dalla legge 228/2012 del 24.12.2012 (c.d. legge di stabilità) che ha fissato, all'art. 1 com.183 della Legge n. 228/2012 (legge di stabilità) le seguenti importanti e inderogabili azioni da intraprendere ai fini della transitabilità in sicurezza:



"In considerazione della classificazione delle autostrade A24 e A25 quali opere strategiche per le finalità di protezione civile per effetto del DPCM 21 ottobre 2003 e s.m.i. e della conseguente esigenza di procedere all'adeguamento delle stesse alla normativa vigente, per l'adeguamento sismico e la messa in sicurezza dei viadotti sulla base dei contenuti delle OPCM n. 3274/2003 e n. 3316/2003 e s.m.i., per l'adeguamento degli impianti di sicurezza in galleria a norma del D. Lgs. 5 ottobre 2006 n. 264, e s.m.i., per l'adeguamento alla normativa in materia di impatto ambientale e per lavori di manutenzione straordinaria delle dette autostrade, nonché per la realizzazione di tutte le opere necessarie in conseguenza del sisma del 2009, ove i maggiori oneri per gli investimenti per la realizzazione dei citati interventi siano di entità tale da non permettere il permanere e/o il raggiungimento delle condizioni di equilibrio del piano economico finanziario di concessione nel periodo di durata della concessione stessa, il Governo, fatta salva la preventiva verifica presso la Commissione europea della compatibilità comunitaria, rinegozia con la società concessionaria le condizioni della concessione anche al fine di evitare un incremento delle tariffe non sostenibile per l'utenza";

- Con nota n. 16092 del 07.08.2015 SdP, ha trasmesso al MIT ed alle regioni Lazio ed Abruzzo, un aggiornamento Piano Economico Finanziario e del relativo progetto preliminare di adeguamento e messa in sicurezza delle autostrade A24 e A25 con corrispondente Studio di Fattibilità;
- Con nota n. 7213 del 19.04.2016 (integrata con nota prot. 7654 del 29.04.2016) la suddetta Società Strada dei Parchi, S.p.A ha trasmesso uno stralcio del progetto preliminare, chiedendo alla Regione Lazio un parere tecnico sulle varianti all'attuale tracciato attuale, ricadente nel territorio delle provincie di Roma e Rieti;

o la V01 Cisternole (Stonio) – Marano dei Marsi dal km. 16+140 della A24 al km 77+250 della A25.

si sviluppa sia in territorio laziale (dal km 16 + 140 al km. 46+500 della A24) che abruzzese (dal km 46+500 della A24 all'attuale km 77+250 della A25) passando a sud di Carsoli e a nord di Tagliacozzo e comprende lo spostamento da Torano (Rieti) a Marano (L'Aquila) dell'interconnessione A24-A25:

Il nuovo tracciato ridurrebbe il percorso sulla tratta Roma-Pescara di quasi 9 km, permettendo una significativa riduzione del tempo di percorrenza sul percorso Tivoli - Avezzano (e quindi sull'intero tragitto Roma-Pescara) e Tivoli -Valle del Salto (Rieti).

Questa soluzione prevede una galleria di "valico" Carsoli-Sante Marie di 10 km e si attesta in prossimità della intersezione di Torano fra A24 e A25. Inoltre, in direzione Roma, verrebbe eliminata la pericolosa strozzatura di Vicovaro (galleria e ponte S. Cosimato sull'Aniene e galleria Ara Salere), per un tratto di circa 1 km con curva e controcurva senza corsia d'emergenza.

Tale riduzione temporale è anche conseguente al sensibile innalzamento della velocità media (in tutte le condizioni climatiche) nel tratto in variante, che presenterebbe pendenze longitudinali minime, abbassamento della quota di valico ed ampliamento dei raggi di curvatura, così consentendo confort di guida in gallerie ampie e ben illuminate (con corsia di emergenza). Inoltre, il rilevante abbassamento della livelletta ed il fatto che alle quote più elevate il tracciato sarà interamente in galleria, consentirebbero tempi di percorrenza pressoché invariati sia nella bella che nella cattiva stagione.

Nella tratta Cisternole (Stonio) – Vicovaro, la nuova variante si svilupperebbe parallelamente al tracciato attuale ma ad una quota minore, permettendo di raggiungere l'obiettivo di adeguare l'autostrada, eliminando quasi del tutto le interferenze alla circolazione, in quella che è la tratta di maggior traffico, interferenze che al contrario sarebbero notevolmente impattanti nel caso di adeguamento delle opere d'arte esistenti (galleria Stonio e 11 doppi viadotti a travi) che richiederebbero interventi drastici e molto impattanti.

In particolare, gli impalcati dei viadotti esistenti presentano tutti gli elementi oramai ammalorati (baggioli, appoggi, travi, trasversi, solette, giunti e pavimentazioni), per cui un intervento di



adeguamento sismico "conservativo" non risulterebbe possibile. Questo "consiglierebbe" la demolizione dell'impalcato e la sua sostituzione con uno nuovo, con l'inevitabile chiusura, alternativamente, delle due carreggiate autostradali per molti mesi. Analogamente, il rivestimento della galleria Stonio dovrebbe necessariamente essere rinforzato, con la conseguente chiusura di ciascuna carreggiata per più di un anno.

o La V09 Razionalizzazione del nodo iniziale del TPU al Verano

rappresenterebbe un prolungamento dell'A24 (Tronco di Penetrazione Urbana) nel cuore di Roma sino al Piazzale delle Provincie che, sotto passando la Circonvallazione Est (ormai anch'essa perennemente intasata), servirebbe direttamente la Nuova Stazione Tiburtina, la vicina Autostazione, tutta la zona universitaria e la direttrice di collegamento interno del "Muro Torto". Tutto ciò decongestionando il nodo del Verano, con indubbi vantaggi per il traffico, anche in vista delle possibili Olimpiadi di Roma 2024.

- La realizzazione delle opere previste nel piano, comporterà i seguenti vantaggi a valere su entrambi i territori regionali:

- Riduzione delle percorrenze, a seguito degli adeguamenti plano-altimetrici del tracciato autostradale, come di seguito rappresentata:
  - Tratta Cisternole (Stonio) - Marano dei Marsi dal km. 16+140 della A24 ai km. 77,250 della A25: metri 52.365 invece degli attuali m. 61.110 (differenza - m. 8.745);
  - A25 Tratta Cerchio - Vittorito - Bussi dal km 101+150 al km 149+950 della A25: metri 31.200 invece degli attuali m. 48.800 (differenza - m. 17.600);
  - in totale la riduzione della tratta Roma - Pescara (A24 e A25) è di circa m. 26.130, mentre quella della tratta Roma - L'Aquila (A24) è di circa m. 3.000;
- La rilevante riduzione della lunghezza della tratta Roma - Pescara (A25+A24), pari a circa 27 km., ne farebbe una alternativa più moderna al percorso europeo Bari-Roma (A16+A30+A1);
- La riduzione della lunghezza della tratta Roma - Valle del Salto (A24), pari ad oltre 3 km. (unitamente al completamento della SR. 578 V. del Salto - Rieti), comporterà una alternativa più rapida al percorso Roma-Rieti via Salaria;
- Prolungamento della vita utile delle opere.  
Nelle attuali condizioni i viadotti autostradali, anche se oggetto di interventi di adeguamento sismico, hanno una vita utile di 100 anni (dei quali, mediamente, ne sono già trascorsi oltre 50, con conseguente residua vita utile inferiore a 50 anni). Oltre tutto, gli attuali viadotti già necessitano di pesanti interventi di adeguamento sismico e manutenzione straordinaria, mentre gli adeguamenti plano-altimetrici del tracciato, prevedendo l'eliminazione dei viadotti posti a quote più elevate e la loro sostituzione con tratte in galleria a quote inferiori, consentiranno una vita utile dell'autostrada di 200 anni per i nuovi viadotti della tratta in variante (presenti in numero limitato), mentre per le gallerie della nuova tratta, la vita utile sarà praticamente illimitata;
- Riduzione della quota dei principali valichi dell'autostrada A24 nel tratto Cisternole (Stonio) - Marano dei Marsi (da m. 896,46 a m. 770,00, con una minor quota di m. 126,46) e, dell'autostrada A25 (Cerchio - Vittorito - Bussi da m. 875 a m. 704, con una minor quota di m. 171), costituenti le quote massime nella tratta Roma - Pescara;
- Rilevante aumento della sicurezza oggettiva dell'infrastruttura, per adeguamento dei parametri tecnici dei tratti in variante alle Norme DM 6792/2001 e s.m.i. (miglior andamento plano-altimetrico con introduzione della corsia di emergenza nelle nuove gallerie, il che permetterà di eseguire lavori di manutenzione e di distesa periodica del manto in conglomerato bituminoso senza chiudere al traffico, volta per volta, una canna della galleria);



- *Un notevole incremento della velocità media di percorrenza dell'autostrada.  
In particolare, a fronte della velocità massima di 130 km orari imposta dalla legge, attualmente la velocità media possibile è di circa 90 km orari, per la presenza di elevate pendenze longitudinali, alte quote di valico, raggi di curvatura ridotti, pendenze trasversali, ecc.  
Con le varianti proposte, la velocità media si eleverebbe a circa 120 km orari: di conseguenza, e come esempio, il tempo di percorrenza della tratta Roma - Pescara (oggi circa km 180, dopo l'adozione delle varianti circa km. 160) in normali condizioni di traffico si ridurrebbe da 120 minuti a 80 minuti circa;*
- *Eliminazione nei prossimi 10 anni, nei tratti in variante, dell'impatto dei cantieri di lavoro sulla viabilità. Impatto che sarebbe inevitabile e rilevante nell'ipotesi del solo adeguamento delle opere esistenti, che in molti casi richiederebbe la demolizione e ricostruzione ex novo dell'impalcato;*
- *Realizzazione di 3 nuovi caselli e di 2 nuove e più funzionali aree di servizio;*
- *Potenziamento del sistema con 3 nuovi raccordi terminali che ridurrebbero ulteriormente i percorsi di penetrazione e soprattutto i tempi di percorrenza nelle zone ad alto tasso di intasamento (Roma e Pescara) e completerebbero le interconnessioni con tutta la dorsale adriatica ed in particolare con l'AI4;*
- *Inserimento di impianti fotovoltaici agli imbocchi delle gallerie e sui tratti dismessi meglio esposti (oltre all'utilizzo di luci a Led per i nuovi impianti di illuminazione) per ridurre le esigenze energetiche dell'infrastruttura;*
- *Installazione di fibra ottica sui tratti in variante, con accesso veloce ad internet;*

- Inoltre si otterrà altresì:

- *Oltre alla riduzione dei tempi di percorrenza per tutti gli utenti, la riduzione dei tempi per i pullman di linea da e per Roma (autostazione Tiburtina) sarebbe quantificabile, nelle ore di punta, in almeno 40 minuti per la tratta Roma-Pescara ed in circa 20 minuti per la tratta Roma - L'Aquila.*
- *La differenza dei tempi di percorrenza si farebbe ancora più accentuata in condizioni meteo sfavorevoli divenendo dell'ordine di 50 minuti per la tratta Roma-Pescara e di circa 25 minuti per la tratta Roma-L'Aquila;*
- *La riduzione della incidentalità (specie confrontando l'aumento degli incidenti causati dalla presenza di cantieri in sede), stimabile in un numero minore di eventi pari a 50-60 all'anno con riduzione di quelli gravi di 4-5 unità all'anno;*
- *Un aumento del confort di guida su quasi 100 km (oltre i 30 km dei tratti "terminali") di nuova e moderna sede autostradale, caratterizzata con basse pendenze longitudinali, pendenze trasversali a norma con l'eliminazione dell'effetto acquaplaning in caso di pioggia, ampi raggi di curvatura ed ampia ed ininterrotta corsia d'emergenza;*
- *La riduzione dei servizi di sgombero neve e spargisale in conseguenza dell'abbassamento altimetrico e del prevalere dei tratti in galleria. Quindi nella stagione invernale ulteriore riduzione dei tempi di percorrenza, con aumento della sicurezza e del confort per gli utenti. Inoltre, il minor utilizzo di sale, ridurrà la necessità di interventi di manutenzione per il ripristino delle opere da questo danneggiate*
- *Una significativa riduzione del consumo energetico di rete della nuova opera;*
- *Una riduzione dei consumi e delle emissioni inquinanti e comportanti effetto serra;*
- *La riambientalizzazione/riutilizzo da parte del territorio, dei tratti dismessi ed in particolare nel Lazio, lungo tutto il versante di Roviano/Arsoli nella valle dell'Aniene e del versante e della piana di Torano nella valle del Salto.*

Tutto ciò premesso,  
esaminati gli elaborati trasmessi dalla Soc. Concessionaria e considerato che:

- l'opera non risulta in contrasto con l'attuale viabilità e con gli interventi e programmazione regionale in tema;
- dal punto di vista trasportistico, gli interventi in parola, migliorano e rafforzano i collegamenti rapidi lungo la direttrice Tirreno-Adriatico e quelli fra la valle del fiume Aniene e la valle del fiume Salto;
- la soluzione in variante proposta dalla Concessionaria fra Tivoli e Torano, riduce drasticamente l'impatto sul traffico veicolare indotto dai cantieri in sede necessari per l'adeguamento sismico dei viadotti e il rinforzo dei rivestimenti delle gallerie esistenti sia in termini di disagio che di sicurezza;
- la suddetta variante, comporta un significativo miglioramento dell'andamento planimetrico e altimetrico e della sezione trasversale (con inserimento della corsia d'emergenza in galleria), in relazione alla sicurezza ed al confort dell'utente;
- la soluzione progettuale per la razionalizzazione del nodo del Verano, dovrà essere necessariamente approfondita con il comune di Roma Capitale, riguardando un punto strategico di grande criticità per il traffico del settore Est della capitale;
- in sede di procedura approvativa, dovrà essere verificata nel dettaglio la compatibilità con i vincoli ambientali, archeologici ed idrogeologici, tenendo conto della soluzione proposta, in materia di inserimento ambientale e rinaturalizzazione dei siti;

si esprime

Parere di massima favorevole

alle soluzioni progettuali così come elaborate dalla Concessionaria Società Strada dei Parchi S.p.A., con la specifica che un parere esaustivo e completo, potrà essere reso nell'ambito della procedura approvativa prevista dalle normative vigenti, con il coinvolgimento di tutte le strutture regionali, secondo le rispettive competenze.

Il Dirigente  
Ing. Luca Marta

