



**AUTOSTRADE A24/A25  
ROMA - L'AQUILA - TERAMO / TORANO - PESCARA**

**PIANO DI AZIONE  
AI SENSI DEL D.LGS. 194/2005  
AGGIORNAMENTO AL 18 LUGLIO 2018**

**AREE ESTERNE AGLI AGGLOMERATI**

Elaborato

**SINTESI NON TECNICA**

Cod. Elaborato:

It\_a\_PA\_Roads\_ITard0024\_Sintesi

Scala

-

REVISIONI	N.	DATA	DESCRIZIONE	RED.	VER.	APP.
		A	15/05/2018	EMISSIONE	DEL BUONO	GIANCOLA



V.D.P. Srl  
Progettazione Integrata Ambiente



*F. Giancola*



strada dei  
**PARCHI**spa  
A24 autostrade A25

IL DIRETTORE TECNICO  
Ing. Gabriele NATI

## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>DESCRIZIONE DELLE INFRASTRUTTURE .....</b>	<b>2</b>
2.1	TRATTI DI COMPETENZA .....	2
2.2	VOLUMI DI TRAFFICO .....	3
2.3	AREA CIRCOSTANTE L'INFRASTRUTTURA.....	3
<b>3</b>	<b>AUTORITÀ COMPETENTE.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>IL CONTESTO GIURIDICO .....</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>VALORI LIMITE IN VIGORE .....</b>	<b>5</b>
<b>6</b>	<b>SINTESI DEI RISULTATI DELLA MAPPATURA ACUSTICA .....</b>	<b>6</b>
<b>7</b>	<b>POPOLAZIONE ESPOSTA E ANALISI DELLE CRITICITÀ.....</b>	<b>7</b>
<b>8</b>	<b>CONSULTAZIONI PUBBLICHE .....</b>	<b>8</b>
<b>9</b>	<b>MISURE ANTIRUMORE GIÀ IN ATTO, PROGETTI IN PREPARAZIONE.....</b>	<b>8</b>
<b>10</b>	<b>GLI INTERVENTI PIANIFICATI NEL BREVE E NEL LUNGO TERMINE.....</b>	<b>8</b>
<b>11</b>	<b>INFORMAZIONE DI CARATTERE FINANZIARIO .....</b>	<b>10</b>
<b>12</b>	<b>DISPOSIZIONI PER LA VALUTAZIONE DELL'ATTUAZIONE E DEI RISULTATI DEL PIANO D'AZIONE .....</b>	<b>10</b>
<b>13</b>	<b>NUMERO DI PERSONE ESPOSTE CHE BENEFICIANO DELLA RIDUZIONE DEL RUMORE .....</b>	<b>11</b>

## 1 PREMESSA

Il presente lavoro riguarda la sintesi non tecnica dei Piani di Azione secondo il D. Lgs. 194/2005, in aggiornamento alla scadenza normativa del luglio 2018, relativamente alle infrastrutture stradali di competenza della Società Strada dei Parchi S.p.A.

I piani di azione riportano una sintesi delle problematiche acustiche riscontrate sul territorio attraverso la mappatura acustica e, nella sostanza, recepiscono proprio i Piani di Risanamento Acustico presentati dalla Società Strada dei Parchi per l'attuazione di specifici decreti normativi a livello nazionale (DM 29.11.2000), evidenziando le misure di mitigazione antirumore già in atto o previste a breve – medio termine, oltretutto, a lungo termine, nonché le strategie di pianificazione di più ampia scala.

Inoltre, tali Piani d'Azione comprendono tutti gli interventi previsti nel Piano di Risanamento Acustico, già approvati da parte degli Enti statali preposti.

La presente sintesi non tecnica è strutturata sulla base delle *“Linee guida per la predisposizione della documentazione inerente i piani di azione, destinati a gestire problemi di inquinamento acustico ed i relativi effetti, e per la redazione delle relazioni di sintesi descrittive allegare ai piani”* emesse dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 6 aprile 2018.

## 2 DESCRIZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

### 2.1 TRATTI DI COMPETENZA

I tratti dell'autostrada della Società Strada dei Parchi S.p.A. interessati dal presente lavoro sono:

- l'autostrada A24 nel tratto Tivoli - Torano;
- l'autostrada A24 nel tratto Torano - Teramo;
- l'autostrada A25 da Torano a Pescara.

I tratti dell'autostrada A24 interessati dal presente lavoro ricadono all'interno delle Regioni Lazio e Abruzzo escludono il comune di Roma, che costituisce uno studio apposito in quanto “agglomerato” con più di 100.000 abitanti.

L'asse stradale ha una estensione complessiva di 146,4 km e le progressive di riferimento sono dal km 12+400 fino al km 158+800.

I tratti dell'autostrada A25 interessati dal presente lavoro ricadono interamente all'interno della Regione Abruzzo. L'asse stradale ha un'estensione complessiva di 114 chilometri e le progressive di riferimento sono dal km 72+000, cioè in corrispondenza dell'allacciamento con l'autostrada A24, fino al km 186+000 in corrispondenza dell'allacciamento con l'autostrada A14.

## **2.2 VOLUMI DI TRAFFICO**

I volumi di traffico transitanti sulla rete stradale studiata sono variabili, maggiori nei tratti vicino all'area di Roma e ai centri abitati più importanti lungo l'infrastruttura e man mano decrescenti allontanandosi da essi. La tratta è interessata da un traffico medio di oltre 3 milioni di veicoli annui, di cui circa il 90% nel periodo diurno. Le percentuali di pesanti sono variabili dal 2% al 4% nei periodi diurno e serale e sono di circa 8% nel periodo notturno.

## **2.3 AREA CIRCOSTANTE L'INFRASTRUTTURA**

L'autostrada A24 da Tivoli a Teramo attraversa un territorio composto da ventuno comuni: Tivoli, San Gregorio di Sassola, Castel Madama, Vicovaro, Mandela, Cineto Romano, Roviano, Arsoli, Riofreddo, Borgorose, Oricola, Carsoli, Sante Marie, Tornimparte, Lucoli, L'Aquila, Isola del Gran Sasso, Colledara, Basciano, Penna Sant'Andrea, Teramo.

I ricettori oggetto di studio sono distribuiti su di un territorio in prevalenza montano con concentrazione di edifici prevalentemente in aree ristrette rappresentative dei nuclei abitativi principali, in particolare L'Aquila. Sono numerosi infatti i tratti di infrastruttura con un numero ridottissimi di edifici di riferimento.

Oltre l'autostrada, le infrastrutture di trasporto presenti nelle aree attraversate sono la ferrovia Roma-Sulmona, la strada statale Tiburtina e una serie di strade provinciali di competenza delle province di Roma e Rieti, per quanto riguarda la regione Lazio, e delle province di L'Aquila e Teramo, per quanto riguarda la Regione Abruzzo.

L'infrastruttura A25 da Torano a Pescara un territorio composto da ventinove comuni: Magliano dei Marsi, Scurcola Marsicana, Avezzano, Celano, Aielli, Cerchio, Collarmele, Pescina, Ortona dei Marsi, Cocullo, Anversa degli Abruzzi, Bugnara, Prezza, Pratola Peligna, Rocca Casale, Corfinio, Popoli, Bussi sul Tirino, Tocco da Casauria, Castiglione a Casauria, Torre dei Passeri, Bolognano, Scafa, Turrivalignani, Alanno, Manoppello, Chieti, Cepagatti, Spoltore.

I ricettori oggetto di studio sono distribuiti su di un territorio in prevalenza montano con concentrazione di edifici prevalentemente in aree ristrette rappresentative dei nuclei abitativi principali. Sono numerosi infatti i tratti di infrastruttura con un numero ridottissimo di edifici di riferimento.

Oltre l'autostrada, le infrastrutture di trasporto presenti nelle aree attraversate sono la ferrovia Roma-Sulmona, circa 10 tra strade statali e regionali e una serie di strade provinciali di competenza delle province di L'Aquila e Pescara.

### **3 AUTORITÀ COMPETENTE**

Sulla base dell'articolo 4 del decreto 194/2005, le Società e gli Enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture che interessano più regioni, elaborano e trasmettono al Ministero dell'ambiente ed alla regione competente i piani d'azione e le sintesi di cui all'allegato 6, per gli assi stradali principali su cui transitano più di 3.000.000 di veicoli all'anno.

### **4 IL CONTESTO GIURIDICO**

Fermo restando che il D.Lgs. 194 del 19 agosto 2005 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale" è il principale riferimento normativo al riguardo, si evidenziano nel seguito, in ordine cronologico, anche gli ulteriori documenti che contribuiscono a formare il quadro normativo nazionale in tema di acustica ambientale a cui, nel presente documento, si fa specifico riferimento:

- DPCM 1/3/1991;
- Legge 447 del 26/10/995: "Legge quadro sull'inquinamento acustico";
- DPCM 14/11/97: "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore";
- DMA 16/3/1998: "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico";
- DMA 29/11/2000: "Criteri per la predisposizione dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore";
- DPR 19/3/2004, attuativo della legge quadro: "Rumore prodotto da infrastrutture stradali";
- DLgs n. 194 del 19/08/2005 "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale".

## 5 VALORI LIMITE IN VIGORE

Ai fini dell'elaborazione dei Piani di azione si fa riferimento all'articolo 5 del D.Lgs 194/05 dove, al comma 1, si indicano i descrittori acustici Lden ed Lnight calcolati secondo quanto stabilito all'allegato 1 del medesimo decreto.

Rispetto a tali descrittori, per quanto concerne i valori limite di riferimento acustico, si richiama il comma 2 del suddetto articolo in cui si indicano i termini con cui definire, attraverso un apposito decreto, i criteri e gli algoritmi per la conversione dei valori limite previsti all'articolo 2 della legge n. 447/1995.

Ma, ad oggi, non essendo stati ancora emanati i decreti che definiscano i valori limite e/o i criteri di conversione sopra richiamati, ai sensi dell'articolo 5, comma 4, del DLgs 194/05 si considerano esclusivamente i descrittori acustici ed i relativi valori limite determinati in base all'articolo 3 della legge 447 del 1995 e, più nello specifico, in base al decreto attuativo alla Legge quadro, DPR 142/2004 "Rumore prodotto da infrastrutture stradali". Tale decreto individua l'ampiezza delle fasce di pertinenza dei vari tipi di strade, attenendosi alla classificazione del Codice della Strada e per ciascun tipo di strada stabilisce, inoltre, i limiti di pressione sonora ammissibili all'interno delle fasce di pertinenza stesse.

Di seguito il dettaglio dei valori limite indicati nel DPR 142/2004.

<b>Strade esistenti e assimilabili</b>						
<b>(Ampliamenti in asse, affiancamenti, varianti)</b>						
Tipo di strada (secondo codice della strada)	Sottotipi a fini acustici (secondo norme CNR 1980 o direttiva PUT)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica [m]	Scuole, ospedali, case di cura e di riposo		Altri ricettori	
			Diurno [dB(A)]	Notturno [dB(A)]	Diurno [dB(A)]	Notturno [dB(A)]
A  Autostrade	-	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55

## 6 SINTESI DEI RISULTATI DELLA MAPPATURA ACUSTICA

La mappatura acustica ha fatto riferimento alla situazione di rumore esistente in funzione dei due descrittori acustici  $L_{den}$  ed  $L_{night}$ , così come richiesto all'Allegato 4, lettera a del D.Lgs. 194 del 19/08/2005.

Le mappe acustiche, in relazione ai dati da trasmettere alla Commissione, sono state redatte nel rispetto dei requisiti minimi richiesti all'Allegato 4, punto 5 e che figurano all'Allegato 6 punti 2.5, 2.6 e 2.7, compilando il format che la Comunità Europea ha fornito al Ministero dell'Ambiente (questionario della Direttiva 2002/49/CE).

Dall'analisi della mappatura e in coerenza con quanto effettuato per il DMA 29/11/2000, sono state evidenziate le zone e la popolazione con un superamento dei livelli acustici attesi rispetto ai valori limite di riferimento.

In particolare, la mappatura acustica eseguita secondo i criteri indicati nel Decreto 194/2005 ha indicato, dal punto di vista statistico, quale sia la quota parte della popolazione residente in prossimità dell'infrastruttura che viene investita dalle differenti entità di rumore a seconda della distanza dalla sorgente sonora e della conformazione del terreno.

I dati restituiti dallo studio possono essere riassunti nelle seguenti tabelle in cui compaiono i dati di sintesi della popolazione coinvolta.

	Autostrada	Numero di persone esposte in fasce di $L_{DEN}$					Totale
		55-59	60-64	65-69	70-74	>75	
$L_{DEN}$	A24 Tivoli - Torano	2.800	600	200	-	-	3.600
$L_{DEN}$	A24 Torano - Teramo	7.100	1.300	200	-	-	8.600
$L_{DEN}$	A25	7.600	2.400	300	-	-	10.300

*Numero totale di persone esposte al rumore dell'infrastruttura definito come  $L_{DEN}$*

	Autostrada	Numero di persone esposte in fasce di $L_{NIGHT}$					Totale
		50-54	55-59	60-64	65-69	>70	
$L_{NIGHT}$	A24 Tivoli - Torano	1.200	500	100	-	-	1.800
$L_{NIGHT}$	A24 Torano - Teramo	3.800	400	100	-	-	4.300
$L_{NIGHT}$	A25	4.500	700	100	-	-	5.300

*Numero tot di persone esposte al rumore dell'infrastruttura definito come  $L_{NIGHT}$*

## 7 POPOLAZIONE ESPOSTA E ANALISI DELLE CRITICITÀ

La mappatura acustica ha evidenziato il numero della popolazione coinvolta dal rumore indotto dal traffico transitante sull'autostrada, all'interno di intervalli acustici definiti sulla base dell'articolo 5 del decreto 194/2005 e del relativo allegato 1, così come evidenziati nel precedente paragrafo.

L'esposizione della popolazione a situazioni di criticità, invece, è definibile attraverso la verifica negativa dei livelli di rumore rispetto a dei limiti di riferimento che, per il caso in esame e nei termini indicati nell'articolo 5, comma 2 del decreto 194/2005, ancora non sono stati emanati; pertanto sulla base del comma 4 dello stesso articolo, si utilizzano i descrittori acustici ed i relativi valori limite determinati ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 447 del 1995.

A tale proposito si ritiene che la normativa italiana con i relativi limiti fornisca un adeguato metodo per la valutazione delle persone esposte ai sensi dei punti 1.f) e 3 dell'allegato 5 al D. Lgs 194/05, nonché per la valutazione degli effetti nocivi di cui all'allegato 3 del medesimo D.Lgs.

Pertanto, in relazione al "Piano di risanamento acustico" già presentato agli enti competenti da Strada dei Parchi ai sensi del DM 29/11/2000 (strumento attuativo della legge 447/95 sopra richiamata), sono emerse alcune situazioni non in linea con le indicazioni normative vigenti e necessarie di interventi di mitigazione mirati a risolvere tali problematiche.

TRATTA	SITUAZIONE ATTUALE FUORI DAI LIMITI DIURNI					
	ABITATIVI		SENSIBILI		TOTALI	
	Edifici	Persone	Edifici	Persone	Edifici	Persone
A24 Tivoli - Torano	94	400	11	500	105	900
A24 Torano - Teramo	280	1.400	20	800	300	2.200
A25	50	300	13	300	63	600

*Stima della popolazione diurna risultata fuori limite dal P.R.A. ai sensi della L. 447/1995*

TRATTA	SITUAZIONE ATTUALE FUORI DAI LIMITI NOTTURNI					
	ABITATIVI		SENSIBILI		TOTALI	
	Edifici	Persone	Edifici	Persone	Edifici	Persone
A24 Tivoli - Torano	156	1000	9	400	165	1400
A24 Torano - Teramo	98	500	10	500	108	1000
A25	300	3.100	6	200	306	3.300

*Stima della popolazione notturna risultata fuori limite dal P.R.A. ai sensi della L. 447/1995*



## 8 CONSULTAZIONI PUBBLICHE

Sono stati elaborati dei file specifici per l'informazione al pubblico, ai sensi del d.lgs. 194/2005, di facile consultazione tramite programmi di uso comune (Google Earth). In particolare, sono stati prodotti file riportanti le curve di mappatura acustica distinte in fasce di rumore.

La consultazione delle informazioni è distinta per i descrittori acustici LDEN e LNIGHT e consente:

- semplicità di visualizzazione e navigazione,
- possibilità di zoom, pan, ecc.,
- sovrapposizione di dati territoriali,
- visualizzazione legenda e dei contenuti dei metadati.

## 9 MISURE ANTIRUMORE GIÀ IN ATTO, PROGETTI IN PREPARAZIONE

In riferimento alla programmazione prevista nel Piano di Risanamento Acustico, allo stato dei fatti non sono stati realizzati interventi antirumore lungo l'autostrada così come non sono in atto progetti definitivi e/o esecutivi per la loro realizzazione.

## 10 GLI INTERVENTI PIANIFICATI NEL BREVE E NEL LUNGO TERMINE

La pianificazione degli interventi di mitigazione antirumore lungo le tratte di competenza Strada dei Parchi è espressa dalle risultanze del Piano di Risanamento Acustico ai sensi del DM 29/11/2000, all'interno del quale è riportato un elenco di interventi con associato un indice di priorità che indica proprio la priorità (cioè l'urgenza) della realizzazione dei singoli progetti in un arco complessivo di 15 anni.

Si osserva anche, che la modalità di intervento indicata dall'autorità competente potrà rispettare sia il principio di intervenire lungo una medesima infrastruttura andando a risanare prima le aree risultate più critiche della stessa, oppure essere mirata a risanare le aree più critiche sul territorio, indipendentemente dalla infrastruttura che ne procura il disagio. Qualunque sia il percorso seguito, comunque, alla base di ogni ragionamento deve esservi il riconoscimento dell'emergenza stabilita dal parametro indicato nel DMA 29/11/2000, definito 'Indice di Priorità'.

Pertanto, con l'approvazione dei Piani di risanamento acustico ai sensi del DMA 29/11/2000, si stabilisce un ordine di priorità definitivo delle azioni da intraprendere e conseguentemente si individueranno le relative azioni da prevedersi nei primi cinque anni (comma 1, lettera i, dell'allegato 5 al D.Lgs. 194/2005).

Per quanto concerne le tipologie di intervento, in termini generali, sulla base dell'allegato 5, comma 2, al D.Lgs. 194/05, gli interventi pianificati potranno comprendere:

- a) pianificazione del traffico;
- b) pianificazione territoriale;
- c) accorgimenti tecnici a livello delle sorgenti;
- d) scelta di sorgenti più silenziose;
- e) riduzione della trasmissione del suono;
- f) misure di regolamentazione o misure economiche o incentivi.

Sulla base del precedente elenco, quindi, e in accordo anche a quanto indicato nel DMA 29/11/2000, gli interventi di mitigazione che rientrano nelle competenze e possibilità del gestore dell'infrastruttura autostradale non sono tutti quelli sopra richiamati, ma soltanto parte di essi e in particolare, i punti c), d), e); gli altri punti in elenco, invece, non possono ritenersi nella sfera di competenza del gestore essendo relativi ad un livello di pianificazione di più ampia scala.

Quindi, i suddetti punti c), d), e), in accordo al DMA 29/11/2000, sono effettuati secondo la seguente scala di priorità:

- direttamente sulla sorgente rumorosa, con l'applicazione di manti stradali in grado ridurre la propagazione delle onde sonore;
- lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore, con la progettazione di barriere acustiche con le caratteristiche fisiche adatte a portare i livelli di rumore dei ricettori critici a valori rispettosi dei limiti normativi.
- direttamente sul ricettore, nei casi in cui le soluzioni precedenti non sono risultate essere sufficienti, intervenendo, ad esempio, sulla sostituzione degli infissi del ricettore in questione.

Nel dettaglio dei tratti autostradali in oggetto, gli interventi antirumore previsti nel Piano di Risanamento Acustico ai sensi del DM 29/11/2000 aggiornati sulla base della progettazione acustica preliminare lungo tutta la rete di competenza di Strada dei Parchi SpA, sono di seguito riassunti:

- A24: circa 10.900 metri lineari di barriere distribuite nelle due tratte dell'A24 e passanti nella Regione Lazio e Abruzzo. In particolare, nella tratta Tivoli - Torano le barriere previste sono

circa 5600 metri lineari e attraverseranno i comuni di: Tivoli, San Gregorio da Sassola, CastelMadama, Oricola, Carsoli, Vicovaro, Borgorose; mentre nella tratta Torano - Teramo le barriere previste sono circa 5300 metri lineari sono poste all'interno dei territori dei comuni di: L'Aquila, Isola di Gran Sasso, Colledara, Basciano, Teramo.

- A25: circa 16.800 metri lineari di barriere distribuite sulle due carreggiate e passanti nei comuni abruzzesi di: Magliano dei Marsi, Avezzano, Aielli, Cerchio, Popoli, Castiglione a Casuria, Torre dei passeri, Bolognano, Scafa, Alanno, Manoppello, Cepagatti.

## **11 INFORMAZIONE DI CARATTERE FINANZIARIO**

Sulla base delle risultanze della mappatura acustica ai sensi dell'articolo 4 del D.Lgs. 194/2005, nonché del Piano di risanamento acustico ai sensi del DMA 29/11/2000, è stato possibile stimare il numero di persone che risiedono in edifici che, secondo i limiti normativi di riferimento, evidenziano un esubero, necessitando quindi di interventi mitigativi adeguati.

Inoltre, in virtù delle azioni messe in atto per gli edifici che necessitano di interventi antirumore, si potrebbe effettuare una stima della popolazione che trovandosi alle spalle dell'intervento, pur se già in linea con i limiti normativi vigenti, ne trae comunque un beneficio (allegato 5 comma 3 del D.Lgs. 194 / 2005).

La normativa nazionale di riferimento attribuisce a Strada dei Parchi, in qualità di gestore autostradale, l'onere dell'attività di risanamento acustico e la responsabilità sul conseguimento degli obiettivi di riduzione del disturbo acustico previsti.

Il Piano di Azione prevede investimenti complessivi pari a circa 52.000 milioni di euro che porteranno, nel complesso, un beneficio ad oltre 70.000 persone.

## **12 DISPOSIZIONI PER LA VALUTAZIONE DELL'ATTUAZIONE E DEI RISULTATI DEL PIANO D'AZIONE**

Per la valutazione dell'attuazione del Piano di azione si rimanda alle disposizioni contenute nel D.Lgs. 194/2005 e nel DMA 29/11/2000 in cui sono espresse le tempistiche degli interventi in funzione delle strategie di pianificazione economica – finanziaria dei singoli gestori che, per il caso specifico, rientrano nell'arco complessivo dei 15 anni ai sensi del DMA 29/11/2000.

Per quanto riguarda le verifiche dei risultati del Piano di azione, si rimanda alle fasi di collaudo degli interventi di mitigazione, già previsti nello stesso DMA 29/11/2000, in cui è possibile verificare l'ottenimento dei livelli acustici ottimali rispetto ai valori limite di riferimento.

### **13 NUMERO DI PERSONE ESPOSTE CHE BENEFICIANO DELLA RIDUZIONE DEL RUMORE**

Sulla base delle risultanze della mappatura acustica ai sensi dell'articolo 4 del D.Lgs. 194/2005, nonché del Piano di risanamento acustico ai sensi del DMA 29/11/2000, è stato possibile stimare il numero di persone che risiedono in edifici che, secondo i limiti normativi di riferimento, evidenziano un esubero necessitando quindi di interventi mitigatori adeguati.

Inoltre, in virtù delle azioni messe in atto per gli edifici che necessitano di interventi antirumore, si potrebbe effettuare una stima della popolazione che trovandosi alle spalle dell'intervento, pur se già in linea con i limiti normativi vigenti, ne trae comunque un beneficio (allegato 5 comma 3 del D.Lgs. 194 / 2005). Di seguito si riporta una stima del numero di persone che beneficiano degli interventi previsti nel piano di azione.

	<b>A24 Tivoli-Torano</b>	<b>A24 Torano-Teramo</b>	<b>A25 Torano-Pescara</b>
<b>L<sub>DEN</sub></b>	<b>14.494</b>	<b>13.309</b>	<b>44.168</b>
<b>L<sub>NIGHT</sub></b>	<b>14.455</b>	<b>13.134</b>	<b>44.050</b>

*Popolazione che beneficia della riduzione del rumore*

Il confronto ha mostrato che il clima acustico migliora mediamente di circa 10 decibel, spostando il campo di influenza dei livelli di rumore da un range compreso tra i 50 e i 65 decibel nella Mappatura acustica ad un range con valori massimi di 55 decibel nei Piani di azione.