

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

Al Ministero della Transizione Ecologica  
Direzione Generale per la Crescita  
Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo  
Via Cristoforo Colombo 44  
00147 Roma  
FAX: (+39) 06.5722.3040  
PEC: cress@pec.minambiente.it

**Oggetto:** Procedimento di Valutazione Impatto Ambientale intervento di adeguamento della piattaforma stradale e messa in sicurezza della S.S. 4 "Via Salaria" dal km 56+000 al km 64+000 (Lotto 1) e dal km 64+000 al km 70+800 (Lotto 2)

Soggetto proponente: Soc. ANAS S.p.A. (Codice Procedura ID\_VIP/ID\_MATTM: 7721)

**Osservazioni art. 24 comma 3) del D.lgs n. 152/2006 e ss.mm.ii.**

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

Il Sottoscritti Alessandro ANTONELLI, Giulio Alberto SCARTOZZI, Manlio DANTE

*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

**PRESENTANO**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato  
 Progetto, sotto indicato.

*(Barrare la casella di interesse)*

S.S.4 "Via Salaria" - Adeguamento della piattaforma stradale e messa in sicurezza della S.S. 4

"Via Salaria" dal km 56+000 al km 64+000 (Lotto 1) e dal km 64+000 al km 70+800 (Lotto 2)

(Codice Procedura ID\_VIP/ID\_MATTM: 7721)

*(inserire la denominazione completa del piano/programma ( procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)*

## OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro (specificare) \_\_\_\_\_

## ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (specificare) minore invasività possibile sull'ambiente naturale e sociale; maggior recupero possibile e riutilizzo delle zone già compromesse da interventi passati

## TESTO DELL' OSSERVAZIONE

In merito al progetto definitivo sottoposto a valutazione di impatto ambientale da questa autorità, si osserva quanto segue, allo scopo di diminuire l'impatto ambientale e migliorare contemporaneamente la funzionalità dell'opera:

1. Il progetto adotta una sezione stradale pari a 20,30 metri, ridotta rispetto alla sezione di 22 metri prevista per le strade di cat. B dal D.M. 5/11/2001. Tale riduzione è stata ottenuta a scapito delle corsie (che si prevedono larghe 3,50 m in luogo dei 3,75 m canonici), mentre viene lasciato uno spartitraffico centrale di 1,80 m. Tale scelta appare illogica poiché, nelle strade realizzate con la sezione "ridotta" di 20,30 m, in genere la riduzione è sempre stata ottenuta a scapito dello spartitraffico centrale (prevedendo un new Jersey o un doppio guard rail largo 0,80 metri, in luogo dei 2,50 metri canonici) e non a scapito delle corsie (previste con larghezza standard di 3,75 m). Si ritiene che questa ultima configurazione (corsie da 3,75 m e spartitraffico da 80 cm a doppio guard rail) garantisca maggiore sicurezza e sia quindi da preferire;
2. In località Ornaro Basso (km 64) è previsto un nuovo svincolo in posizione diversa dall'attuale incrocio a precedenza, e più ravvicinato con quello ulteriore nuovo di Ornaro Alto/Montenero. La collocazione dello svincolo più ravvicinato non appare congruente e comporta un consumo di suolo intonso che potrebbe essere evitato. Nel seguito viene indicata una soluzione progettuale alternativa;

3. Al km 68 è prevista la soppressione dell'incrocio tra la SS4 e la strada provinciale 34, che viene allacciata esclusivamente alla strada locale complanare. Tale scelta non appare razionale, dal momento che nelle immediate vicinanze il progetto ANAS prevede la realizzazione di tre cavalcavia sulla SS4: uno per allaccio di una cava alla complanare, uno per scavalco della SS4 da parte della complanare, uno per allacciare un caseggiato a lato della carreggiata nord. Si pensa che tale sistema, se organizzato più razionalmente, potrebbe consentire anche l'allaccio della SP 34 alla SS4 tramite svincolo a livelli sfalsati, che garantirebbe un migliore servizio agli insediamenti industriali e commerciali circostanti. Non si indica una soluzione alternativa, poiché comporterebbe anche una revisione radicale della complanare;

4. In località "Ponte Buita" (km 56+100) è prevista la sostituzione dell'attuale svincolo a piani sfalsati con una rotatoria. Tale modifica appare peggiorativa rispetto allo stato attuale: l'intersezione regredirebbe da "incrocio a piani sfalsati" a "incrocio a raso", e causerebbe un notevole rallentamento del flusso di traffico principale a causa dell'obbligo di percorrere l'arco di rotatoria e di dare la precedenza, contraddicendo l'intento di velocizzazione da cui nasce l'intero intervento. Inoltre, in base alle previsioni del D.M. 19/4/2006 per le strade di cat. B, la presenza di una rotatoria non è compatibile con il futuro raddoppio a 2 corsie per senso di marcia del rimanente tratto della SS4 (Passo Corese-Ponte Buita), che attualmente risulta in fase di progettazione con previsione di appaltabilità al 2024, il che costringerebbe a smantellare la rotatoria pochi anni dopo la sua realizzazione. Tutto questo sarebbe evitabile intervenendo sullo svincolo in un modo che tenga conto del futuro raddoppio del lotto successivo, oppure non intervenendo affatto (mantenendo lo stato di cose attuale e demandando l'adeguamento dello svincolo ai progettisti del lotto successivo).

La previsione della rotatoria appare collegata alla mancanza di spazio per la corsia di decelerazione in carreggiata Sud, a sua volta causata dal fatto che, nel progetto ANAS, la rampa attualmente presente viene inglobata in una strada locale complanare che dà accesso a un fabbricato isolato sito alla progressiva 56+600, per lungo tempo abbandonato, che attualmente ha accesso diretto alla SS4. A tale proposito si fa notare che non appare razionale compromettere la funzionalità di uno svincolo (rallentando tutto il traffico tra Roma, Rieti e Ascoli Piceno) per dare accesso a un unico fabbricato, che invece sarebbe opportuno allacciare tramite una strada locale del tutto separata dall'asse della SS4. Inoltre si fa presente che, nei casi in cui adeguare un accesso diretto preesistente richieda opere di costo notevolmente superiore al valore immobiliare dell'edificio, non dovrebbe essere esclusa a priori l'opzione di espropriarlo, demolirlo e ri-naturalizzare l'area, compensando adeguatamente i proprietari che potrebbero trasferire la loro attività in aree altrettanto vicine ma più idonee.

### **Proposte progettuali alternative**

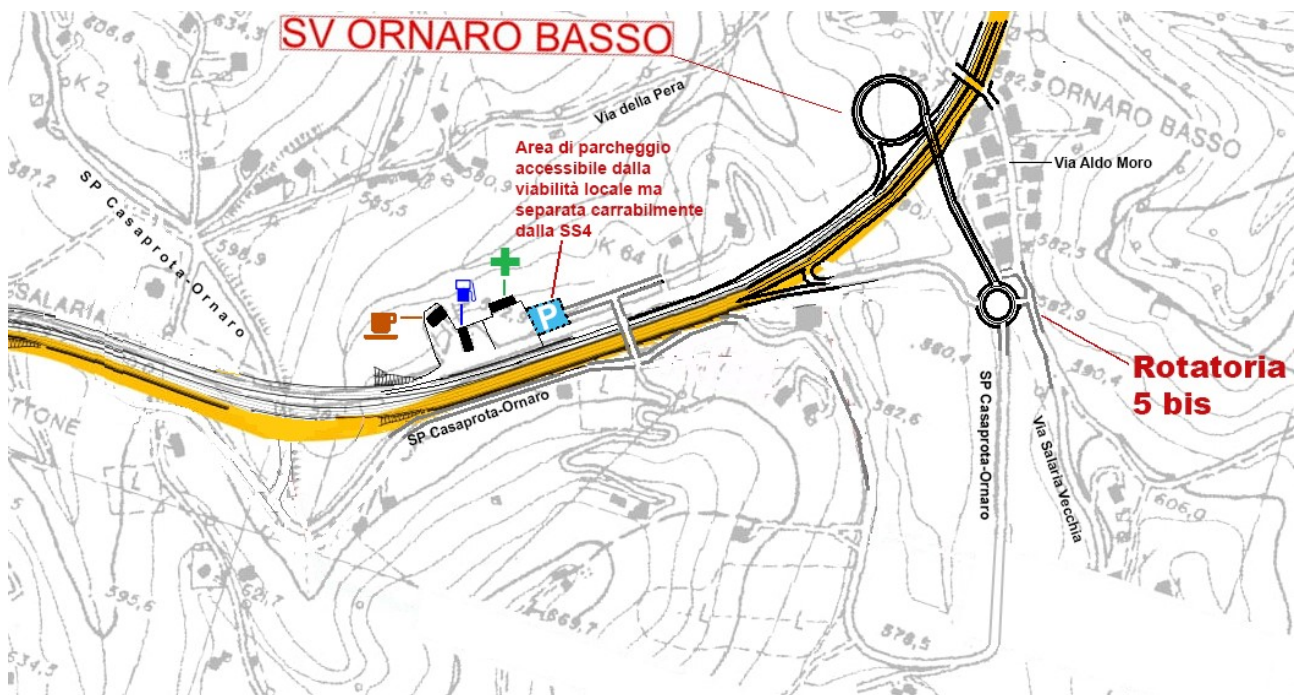
#### **Svincolo di Ornaro Basso, alternativa 1**

Nel tratto in oggetto - fermo restando il nuovo asse, e l'incremento della sezione ottenuto rispetto alla preesistente - la modifica proposta tende essenzialmente ad evitare di occupare nuovo terreno intonso e a mantenere lo svincolo nella posizione originaria. Perciò si propone la realizzazione di uno svincolo a livelli

sfalsati nel punto dell'attuale incrocio a precedenza, con:

- il mantenimento e adeguamento dell'attuale rampa bidirezionale di svincolo sulla carreggiata nord;
- la realizzazione, sulla carreggiata sud, di una nuova rampa bidirezionale di svincolo a loop con ritorno, comprensiva di un nuovo cavalcavia per lo scavalco della SS4 (parallelo ma distinto dal preesistente cavalcavia di Via Aldo Moro - che pure dovrà essere ricostruito), proseguendo poi all'esterno degli edifici che oggi sono siti sui due lati della Via Aldo Moro;
- la realizzazione di una nuova rotatoria (che chiameremo "5 bis") alla confluenza tra le due rampe di svincolo, la vecchia Salaria e la strada provinciale Casaprota-Ornaro.

*Planimetria di massima della proposta per lo svincolo di Ornaro Basso, che esemplifica la logica comune a tutte le osservazioni.*



Si ricorda e si mette in rilievo che l'attuale incrocio a precedenza è l'esito della soppressione di uno svincolo a livelli sfalsati che esisteva originariamente in quello stesso punto, del quale in anni successivi era stata eliminata la rampa bidirezionale per l'immissione/uscita sulla corsia sud. Con il nuovo svincolo proposto si tende a recuperare lo schema dello svincolo originario (a doppia coppia di rampe) riutilizzando, seppure più razionalmente, delle aree già occupate in origine con le rampe bidirezionali (una delle quale è la stessa utilizzata ancora oggi e confluyente nell'incrocio a precedenza). Inoltre la soluzione proposta tende a mantenere più diretto possibile l'allaccio della Vecchia Salaria alla SS 4, agevolando tutti i centri abitati siti lungo la Vecchia Salaria e il collegamento verso il lago del Turano.

Oltre al nuovo svincolo e alla rotatoria di raccordo con la viabilità locale, si propone il mantenimento dell'accesso diretto dalla SS 4 all'area che si verrebbe a trovare a lato della nuova carreggiata sud, in cui permangono una farmacia, un distributore di carburante, un bar tabacchi trattoria, tali quindi da configurare un'area multifunzionale dei servizi. L'accesso avverrebbe direttamente dalla carreggiata sud della SS 4, dopo il termine della corsia di immissione direzione Sud della nuova rampa di svincolo. In tal modo l'accesso all'area di servizio risulterebbe agevole per chi percorre la SS4 in entrambe le direzioni e

per chi percorre la viabilità locale. Uscendo dall'area di servizio si sarebbe obbligati ad arrivare al successivo svincolo (distante 800 m) di Ornaro Alto/Montenero per tornare eventualmente indietro verso tutte le altre direzioni. Infine, si propone l'allaccio del caseggiato situato sul poggetto attiguo all'area di servizio con un breve tratto di nuova strada allacciata tramite un cavalcavia alla strada provinciale Casaprota-Ornaro. Questa nuova strada potrebbe terminare con un'area di parcheggio contigua all'area di servizio (ma non accessibile dal punto di vista carrabile dalla SS 4) per consentire un'ulteriore possibilità di accesso alla farmacia dalla viabilità locale.

L'assetto prefigurato per la viabilità locale di Ornaro Basso è suscettibile di ulteriori miglioramenti che potrebbero avvenire riqualificando la strada provinciale Casaprota-Ornaro (sottofondandola a manutenzione straordinaria ma mantenendone l'asse, previa qualche limitata rettifica ed allargamento di curva), e riqualificando Via della Pera (in modo da avere una sorta di anello stradale a partire dalla rotatoria "5 bis" dello svincolo, con il quale servire tutti i nuclei sparsi sorti nell'intorno della frazione).

Questa nuova disposizione consente di evitare la realizzazione, prevista dal progetto ANAS, della bretella bidirezionale che parte da Via Aldo Moro/vecchia Salaria, a valle del cavalcavia da ricostruire, e arriva nell'area del distributore carburanti/farmacia, finendo in "cul de sac". Consente di evitare anche il bypass previsto dal progetto ANAS tra la provinciale Casaprota-Ornaro e la vecchia Salaria, che era concepito per tenere l'abitato di Ornaro Basso meno distanziato dal nuovo svincolo.

In generale, perciò, è previsto un insieme di opere, cavalcavia e nuovi tratti stradali meno incidente sull'ambiente naturale e tendente a recuperare il più possibile opere preesistenti e siti già oggetto in passato di interventi da parte dell'ANAS.

### **Svincolo di Ornaro Basso, alternativa 2**

Come variante della precedente proposta, si può prevedere la realizzazione di una breve galleria artificiale in sostituzione dei due cavalcavia paralleli lato Rieti (quello nuovo per la rampa bidirezionale in carreggiata sud e quello da ricostruire su Via Aldo Moro/vecchia Salaria). Questa ipotesi, di costo non molto superiore, ha il vantaggio di ridurre l'impatto visivo e di assicurare una più efficace ricucitura tra i due lati del centro abitato. Sopra la galleria artificiale si verrebbe a creare anche un'ampia nuova area che sarebbe possibile destinare a "parco", in modo tale da recuperare la superficie che verrebbe sottratta con il loop della nuova rampa di svincolo.

I Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

## ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali dei soggetti che presentano l'osservazione

Allegato 2 - Copia dei documenti di riconoscimento in corso

Luogo e data Rieti, 27 gennaio 2022

*(inserire luogo e data)*

I dichiaranti

Alessandro Antonelli

Giulio Alberto Scatoni

Matteo Tardito

*(Firma)*