

*Ministero della Transizione Ecologica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID 8080] Lavori di miglioramento del tracciato della S.S. 205 "Amerina" mediante rettifica delle curve al km 47+530 e al km 47+850 - Comune di Orvieto (TR) - Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 102789 del 18/02/2022, acquisita al prot. MiTE-28804 del 07/03/2022, la Società ANAS S.p.a. ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per l'intervento "Lavori di miglioramento del tracciato della S.S. 205 "Amerina" mediante rettifica delle curve al km 47+530 e al km 47+850 - Comune di Orvieto (TR)", localizzato nel Comune di Orvieto, in Provincia di Terni.

A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104", allegando gli elaborati grafici di cui al punto "10. Allegati della Lista di Controllo".

Oggetto dell'istanza di valutazione preliminare presentata sono gli interventi di adeguamento delle curve presenti al km 47+530 e al km 47+850 della S.S. 205 "Amerina", nel Comune di Orvieto, mediante un aumento del raggio di curvatura ed un allargamento della piattaforma stradale per consentire la sicura iscrizione dei veicoli. Gli interventi comprendono anche la realizzazione di banchine e arginelli laterali in cui saranno installate barriere di sicurezza di tipo H4 e reti di protezione e reti paramassi.

Secondo quanto riportato dalla Società proponente, finalità della soluzione progettuale proposta è il miglioramento delle condizioni di percorrenza del tratto interessato della S.S. 205 "Amerina" e di sicurezza, con particolare riferimento alle curve presenti al Km 47+530 e al Km 47+850.

Nell'attuale configurazione, le due curve ad "S", che affiancano la linea ferroviaria sottostante, presentano raggi di curvatura stretti a causa degli spazi esigui. Il tratto interessato dagli interventi si trova lungo un versante acclive che vede, oltre alla strada statale, la vecchia linea ferroviaria RFI Firenze – Roma e, ad una quota ancora inferiore il corso del Fiume Paglia. Gli attuali stretti raggi di curvatura e la geometria delle curve e controcurve limitano la visibilità della corsia opposta, con il pericolo, in caso di passaggio in simultanea di mezzi di grandi dimensioni di rimanere incastrati tra di loro, anche a causa dell'assenza di banchine sufficientemente ampie per la limitatezza delle superfici disponibili. Al fine eliminare i problemi di cui sopra, la soluzione progettuale proposta prevede il miglioramento della geometria del tracciato in corrispondenza delle attuali curve, da realizzarsi attraverso maggiori raggi di curvatura, consentendo di migliorare anche le condizioni di visibilità della corsia opposta. Nella Lista di controllo il proponente riporta che il versante roccioso posto lateralmente la S.S. 205 rappresenta un ambito di interesse naturale per la presenza della

copertura vegetale (bosco) e di calanchi, non permettendo di intervenire verso monte. Conseguentemente, l'attuale bordo della viabilità lato monte, fondamentalmente definito dalle barriere paramassi, è stato considerato imm modificabile e non vi sono interventi che comportano la diminuzione dei calanchi e/o delle superfici boscate. L'intervento prevede, nel caso del "Nodo 1" (al km 47+530), lo spostamento verso valle dell'asse stradale, per rendere possibile una rettifica delle attuali curve attraverso la prosecuzione della galleria ferroviaria che viene prolungata di m 50,00. Il prolungamento è realizzato con tratti di galleria artificiale. Nel "Nodo 2" (al km 47+850) l'intervento prevede l'aumento dell'attuale raggio di curvatura, da realizzarsi attraverso un allargamento sempre verso valle "a sbalzo" della sede viabile attuale.

L'intervento in valutazione si configura come "adeguamento tecnico" di una tipologia di opera ricadente nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, lett. c) "*strade extraurbane secondarie di interesse nazionale*".

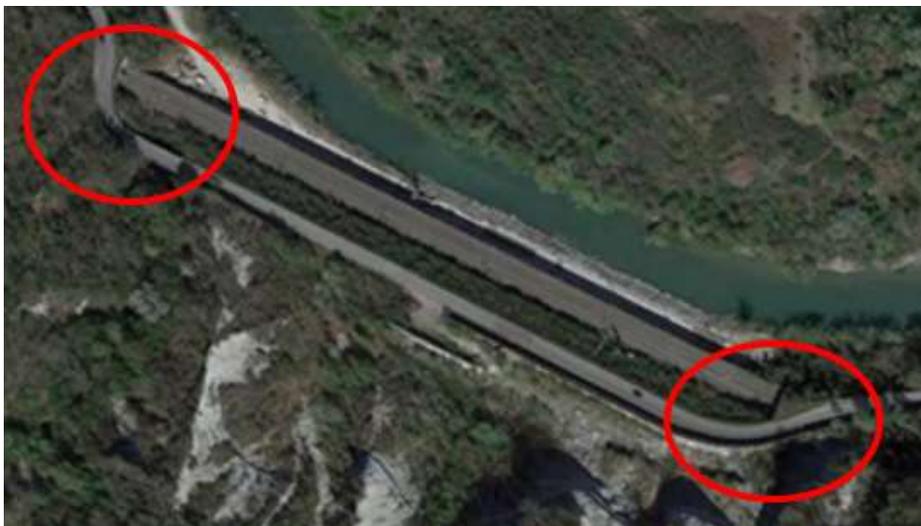


Figura 1: Foto aerea dell'area di intervento con indicazione del nodo 1 (sinistra) e del nodo 2 (destra) (Fonte: Lista di controllo)

Analisi e valutazioni

Gli interventi oggetto dell'istanza di valutazione preliminare presentata si collocano tra le progressive Km 47+530 e Km 47+850 della S.S. 205 "Amerina", nelle vicinanze del bivio con la S.P. 98 per Bolsena, nel Comune di Orvieto.

L'intervento è collocato a monte della valle del Fiume Paglia, in destra idrografica, in prossimità della confluenza con il Fiume Tevere.

Nel tratto in oggetto, la strada si dispone parallelamente al fiume Paglia e al tracciato della linea ferroviaria Orvieto-Orte; quest'ultima si trova circa 8,00 m più in basso della strada, mentre la quota di riferimento del fiume è di circa 90,00 ml. s.l.m., circa 23,00 m più in basso rispetto alla viabilità in oggetto. La presenza del versante roccioso e del bosco costituisce un vincolo ambientale e non consente di intervenire in corrispondenza dell'attuale bordo della viabilità lato monte; per questo motivi gli interventi sono previsti a valle dell'attuale asse stradale.

Gli interventi prevedono la rettifica delle curve presenti al km 47+530 (nodo 1) e al km 47+850 (nodo 2) della S.S. 205, per aumentare i raggi di curvatura. Secondo quanto riportato dal proponente, gli interventi prevedono l'adeguamento dell'attuale viabilità ai sensi della normativa vigente Decreto

Ministeriale 05/11/2001, per cui le opere in progetto sono da assimilarsi a strada tipo C1 extraurbana. Essendo un intervento di rettifica di strada esistente vige l'articolo 4 di tale D.M. *“Ove si proceda ad interventi riguardanti la rettifica di strade esistenti per tratti di estesa limitata, il rispetto delle presenti norme, previa idonea sistemazione delle zone di transizione, è condizionato alla circostanza che detto adeguamento non determini pericolose ed inopportune discontinuità”*.



Figura 2: Dettaglio del nodo 1 (a sinistra, al km 47+530) e del nodo 2 (a destra, al km 47+850) (Fonte: Lista di controllo)

Nodo 1 (km 47+530):

Secondo quanto riportato dal proponente, in corrispondenza del nodo 1 gli interventi sono resi possibili grazie anche al prolungamento dell'imbocco dell'attuale galleria ferroviaria.



Figura 3: Interventi nodo 1. In giallo le soluzioni progettuali in esame (Fonte: Lista di controllo)

Gli interventi prevedono la realizzazione di un sovrappasso della galleria ferroviaria e del muro di sostegno. Il sovrappasso è costituito da un impalcato di travi in c.a.p. prefabbricate, con sezione di altezza pari a 110 cm e larghezza massima 250 cm. La luce delle travi è di 24 m mentre la larghezza

massima dell'impalcato risulta di 50 m. Le travi poggiano su 11 isolatori sismici. L'allargamento in curva è previsto pari a 0,75 m.

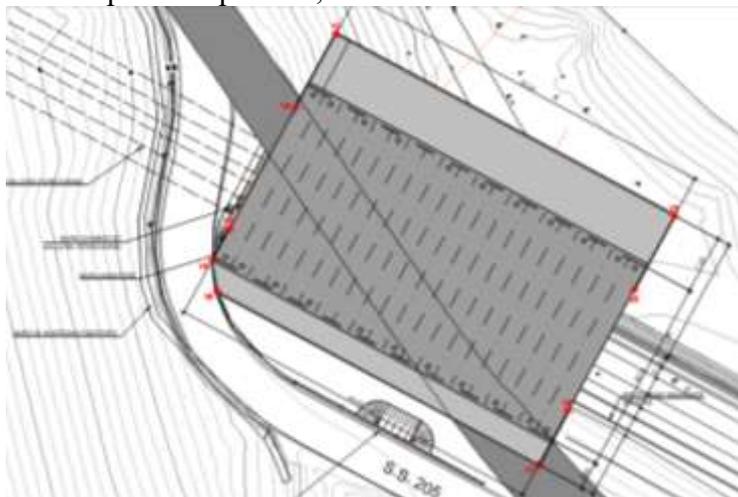


Figura 4: Planimetria impalcato nodo 1 (Fonte: Lista di controllo)

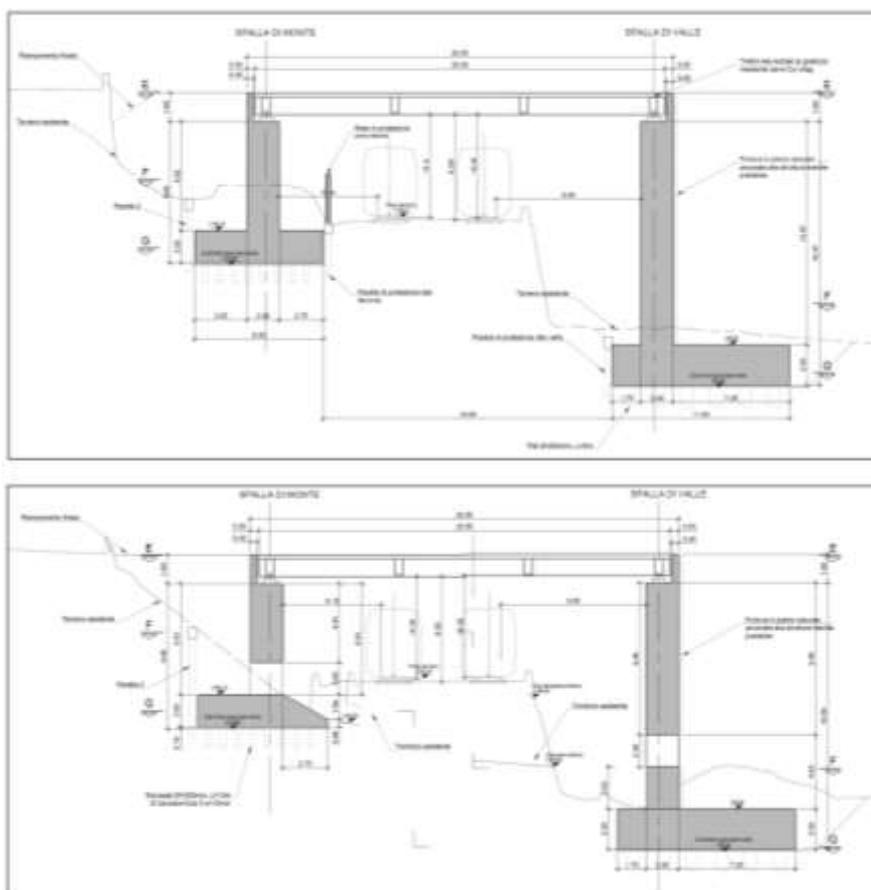


Figura 5: Sezioni tipo "Nodo 1" (Fonte: Lista di controllo)

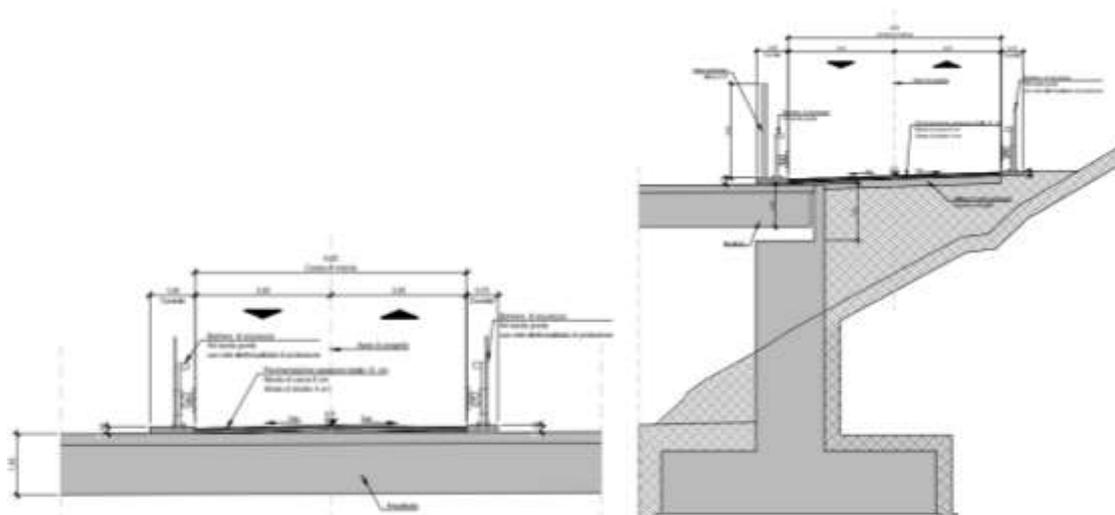


Figura 6: Nodo 1 Sezione su impalcato alla progressiva 0+060 (sinistra) e sezione su impalcato e soletta alla progressiva 0+100 (destra) con allargamento della corsia di marcia pari a 0,75 m (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, le opere a monte verranno realizzate in fase di cantiere e saranno poi completamente reinterrate, per ottenere il raccordo con l'attuale piano della viabilità. Tali aree saranno oggetto di interventi di ripristino con sistemazioni a verde.

Nodo 2 (km 47+850):



Figura 7: Interventi nodo 2. In giallo le soluzioni progettuali in esame (Fonte: Lista di controllo)

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, per evitare di invadere la sede ferroviaria e di bloccare completamente il traffico, la soluzione progettuale per l'allargamento della sede stradale prevede una soletta a sbalzo poggiante su travi in acciaio ancorate a una fondazione in c.a. su micropali. La soletta risulta gettata in opera su lastre tipo predalles, ancorate mediante dei tirafondi alla fondazione di base, poggiante su una serie di micropali inclinati rispetto alla verticale. L'allargamento in curva è previsto pari a 1,25 m.

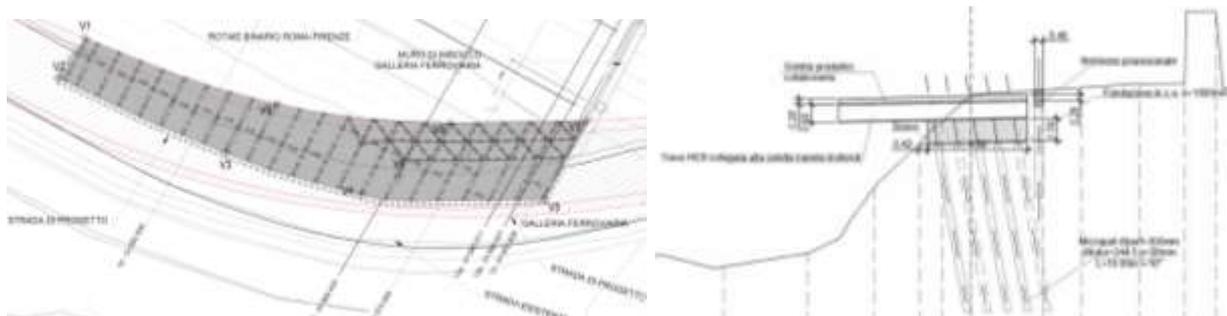


Figura 8: Planimetria di tracciamento - progetto "Nodo 2" (a sinistra) e sezione dell'intervento nodo 2 (a destra) (Fonte: Lista di controllo)

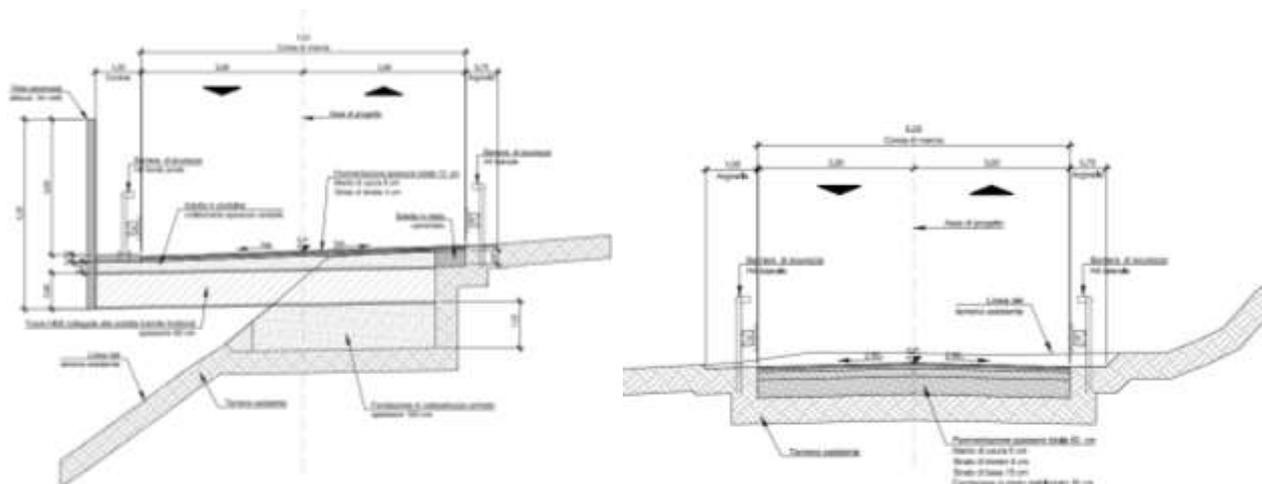


Figura 9: Nodo 2. Sezione stradale su impalcato alla progressiva 0+370 (sinistra) e sezione stradale su terreno esistente alla progressiva 0+400 (destra) con allargamento della corsia di marcia pari a 1,25 m.

Per la viabilità in progetto è prevista una pavimentazione stradale di spessore pari a 60 cm; nei tratti in cui la sovrastruttura poggia sul sovrappasso ferroviario (Nodo 1) e su soletta a sbalzo (Nodo 2) vi saranno solo i due strati superiori, per un totale di 10 cm.

Gli interventi progettuali sono completati dall'installazione di una segnaletica stradale orizzontale e verticale conforme a quanto prescritto dal Nuovo Codice della Strada e di barriere di barriere di sicurezza di tipo H4 e dove previsto reti di protezione e reti paramassi.

Con riferimento alla cantierizzazione, nella Lista di controllo il proponente riporta che l'area prevista per il cantiere è localizzata in un'area esistente, di circa 400 mq, priva di vegetazione e servita da viabilità locale già utilizzata per un cantiere in corso di realizzazione (cantiere R.F.I.). Dall'area di cantiere si accederà anche alle piste di arroccamento per le lavorazioni che verranno effettuate sul lato di valle delle gallerie artificiali. Le travi prefabbricate potranno essere momentaneamente stoccate in un'area adiacente al cantiere. Non essendo possibile attraversare la linea ferroviaria con i mezzi d'opera, le lavorazioni sul lato di monte avverranno utilizzando la scarpata esistente tra la SS. 205 e la linea ferroviaria.

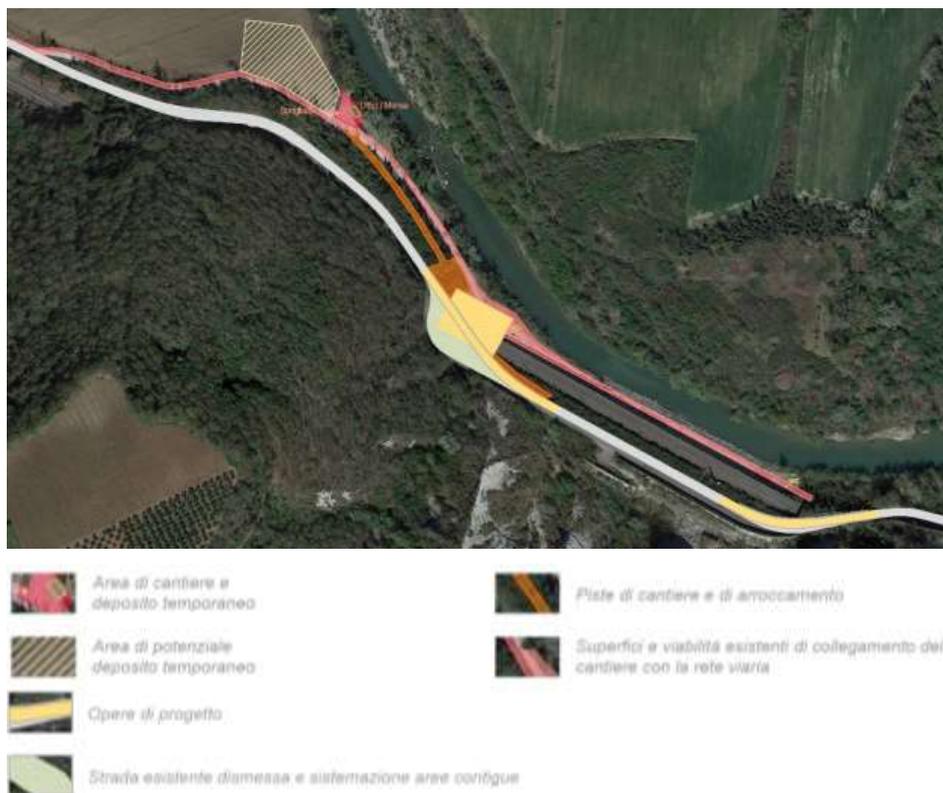


Figura 10: Planimetria delle aree di cantiere (Fonte: Lista di controllo)

Le piste di arroccamento e le aree di cantiere e scavo, una volta completata la loro funzione temporanea, verranno riconformate secondo la morfologia preesistente e rinverdite.

Nella Lista di controllo il proponente riporta che i tempi previsti per la realizzazione delle opere sono valutati in 27 mesi consecutivi.

Con riferimento alla gestione delle materie, nella Lista di controllo il proponente riporta che il materiale rinvenuto dagli scavi, stimato in 8.343,99 mc, non verrà riutilizzato nel sito di produzione, ma verrà conferito ad un centro autorizzato al recupero o smaltimento delle terre e rocce da scavo e/o stoccato in un deposito intermedio. Per il conferimento sono stati individuati nell'areale di riferimento 3 siti.

Secondo quanto indicato nella lista di controllo, durante le varie fasi di lavorazione verranno messi in atto tutti gli accorgimenti atti a mitigare gli impatti sulle componenti ambientali interessate.

Con riferimento a "Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi", e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riporta che l'area dove sono localizzati gli interventi è interessata dal vincolo di tutela dei corsi d'acqua di cui alla lett. c), comma 1 dell'art. 142 del D.Lgs. n. 42/2004 e smi ("fiumi, torrenti, corsi d'acqua [...] e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna"): Fiume Paglia.

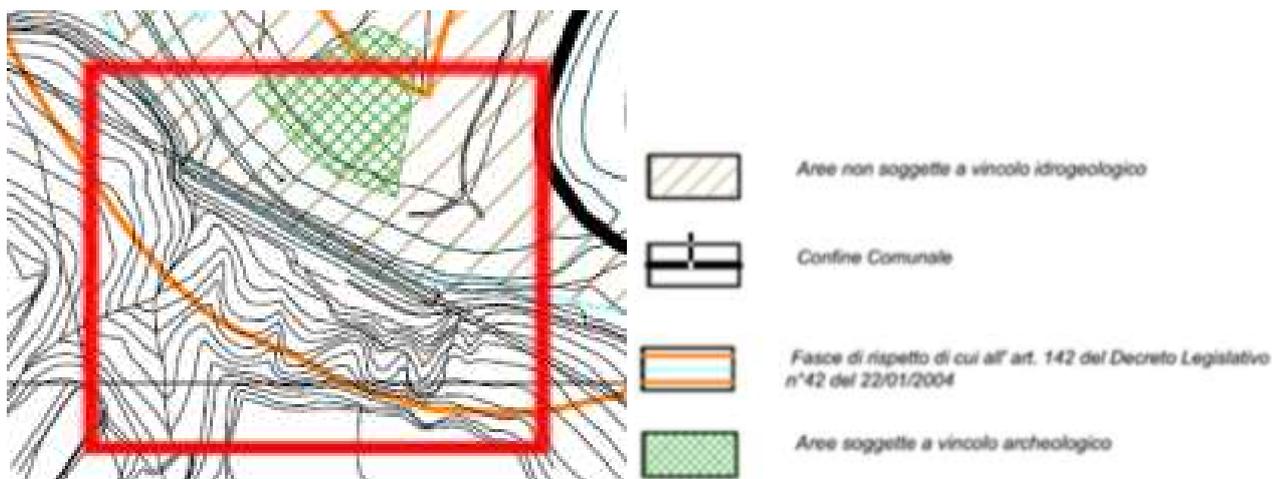


Figura 11: Localizzazione dell'area di intervento con riferimento alle fasce di rispetto di cui all'art. 142 del D.lgs. 42/2004 (Fonte: Lista di controllo)

Con riferimento a “Zone montuose e forestali”, e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che l’area interessata dagli interventi ricade parzialmente in aree identificate come boscate e sottoposte al vincolo di tutela di cui 142 al D.Lgs. n. 42/2004 e s.m.i., lettera g) (“territori coperti da foreste e boschi”).

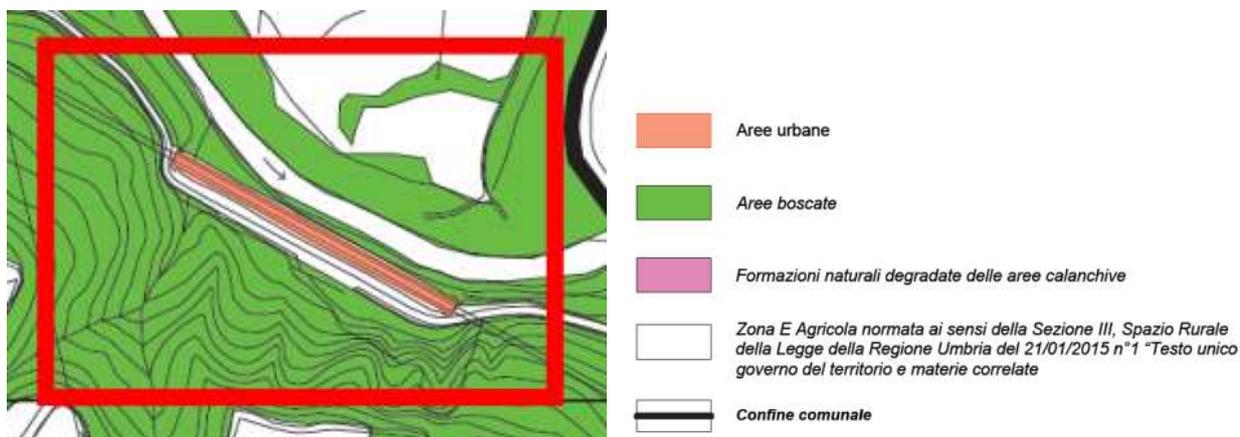


Figura 12: Localizzazione dell'area di intervento con riferimento alle aree boscate (Fonte: Lista di controllo)

Con riferimento a “Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)” e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nella “Lista di controllo” al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente riporta che gli interventi ricadono nell’area ZPS IT5220024 “Valle del Tevere Laghi di Corbara – Alviano - Parco Regionale del Fiume Tevere”. Nella Lista di controllo il proponente riporta che la soluzione progettuale in esame è stata sottoposta a valutazione di incidenza - VIncA (Direttiva 92/43/CEE-D.P.R. 357/1997 e s.m.i. - L.R. 1/2015 art. 13) conclusasi con la Determina Dirigenziale n. 9170 del 17/09/2021 della Regione Umbria - Giunta Regionale, di espressione di un "parere favorevole" sotto il profilo degli effetti diretti ed indiretti degli interventi, sugli habitat e sulle specie per i quali il sito è stato individuato.

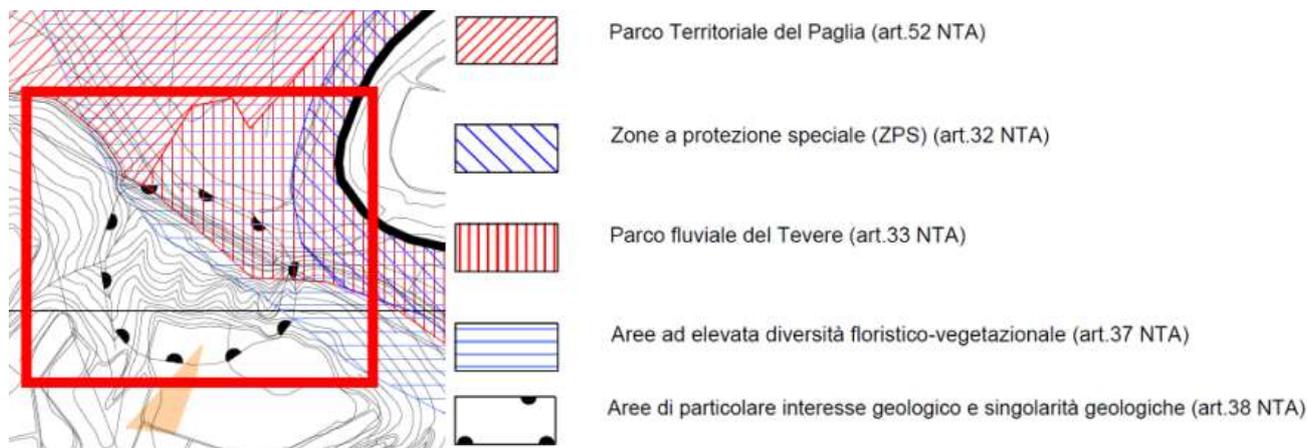


Figura 13: Localizzazione dell'area di intervento con riferimento alle Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE) (Fonte: Lista di controllo)

Con riferimento alle “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’area interessata dagli interventi è interessata da zone di interesse paesaggistico e si trova in prossimità di un’area archeologica. Con riferimento a quest’ultima, nella Lista di controllo il proponente riporta che è stata fatta richiesta di verifica di interesse archeologico ai sensi dell’art. 28, comma 4 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. alla Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio dell’Umbria, la quale si è espressa con "parere favorevole" con prescrizioni prot. 531339 del 25/08/2021, secondo la quale non dovrà essere attivata la procedura di verifica preventiva dell’interesse archeologico.

Con riferimento alle zone di interesse paesaggistico, nella Lista di controllo il proponente riporta che dalle analisi effettuate non è emersa la presenza di nessun elemento di valore paesaggistico all’interno dell’area di intervento, interessando aree già occupate da infrastrutture viarie. Il Comune di Orvieto con nota prot. n. 32984 dell’08/10/2021 ha comunicato la "non procedibilità" al rilascio dell’autorizzazione paesaggistica, in quanto, ai sensi dell’art. 147 del D.Lgs. 42/04 e s.m.i., il parere verrà espresso in sede di Conferenza di Servizi, come specificato nella nota della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio dell’Umbria, prot. n. 17745 del 29/09/2021, in cui comunica che non si rilevano elementi ostativi al rilascio di parere favorevole di compatibilità paesaggistica.

Con riferimento alle “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico di cui al R.D. 3267/1923” e alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” ed all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che le aree interessate dagli interventi rientrano parzialmente in quelle sottoposte a vincolo idrogeologico. L’area oggetto d’intervento, in corrispondenza del "Nodo 1" intercetta, con la fondazione, la Fascia A del PAI Bacino del Fiume Tevere. Nella Lista di controllo il proponente riporta che le opere risultano comunque ammissibili in quanto rientrano nei casi di cui all’art.28 delle norme del PAI, comma 2, lettera e): *“interventi di ampliamento di opere pubbliche o di pubblico interesse, riferiti a servizi essenziali e non delocalizzabili, nonché di realizzazione di nuove infrastrutture lineari e/o a rete non altrimenti localizzabili, compresa la realizzazione di manufatti funzionalmente connessi e comunque ricompresi all’interno dell’area di pertinenza della stessa opera pubblica. [...]”*. Inoltre, l’area, indicata in fascia A, attiene esclusivamente all’area golenale del Fiume Paglia, mentre gli interventi in progetto sono

posti a quote superiori a quelle del livello del fiume. L'ambito di intervento è collocato in una zona soggetta a pericolosità idrogeologica di livello 2 (Media P2). Nella Lista di controllo il proponente riporta che per tali interventi dovrà essere acquisito il parere di compatibilità dell'Autorità di Bacino del Fiume Tevere.

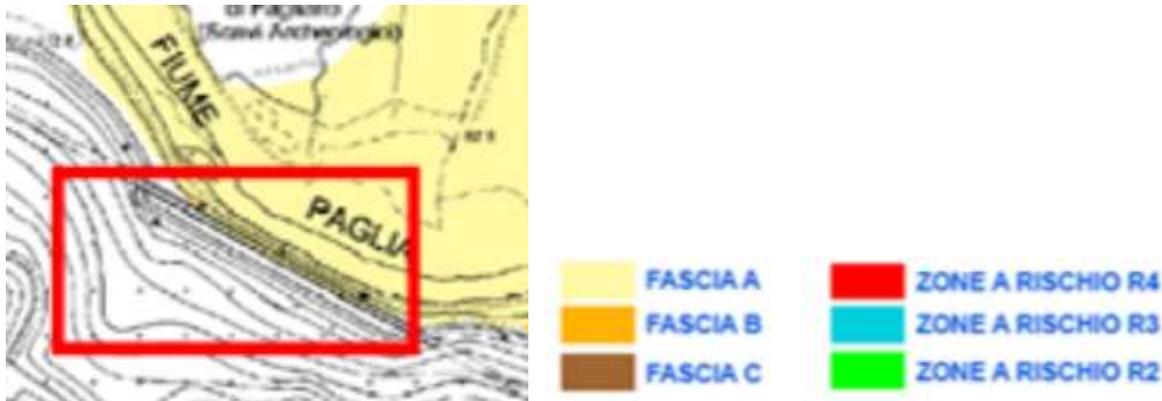


Figura 14: Localizzazione dell'intervento in relazione alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico in base al Piano Stralcio di assetto idrogeologico - Bacino Fiume Tevere Fasce Fluviali e zone a rischio (Fonte: Lista di controllo)

Con riferimento alle "Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio Alluvioni" e all'eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate" della "Lista di controllo", il proponente riporta che

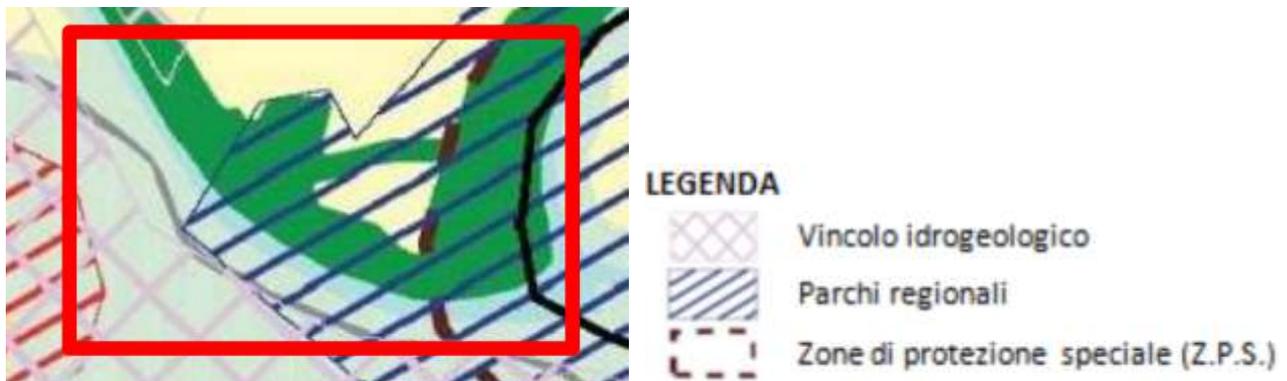


Figura 15: Localizzazione dell'intervento in relazione alle aree sottoposte a vincoli ed emergenze di livello territoriale (Fonte: Lista di controllo)

Con riferimento alle "Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)" e all'eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate" della "Lista di controllo", il proponente riporta che l'area interessata dagli interventi ricade in Zona sismica 2.

Con riferimento alle "Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)" e all'eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate" della "Lista di controllo", il proponente riporta che nell'area oltre alla fascia di rispetto stradale della stessa SS205, si trova in corrispondenza della linea ferroviaria Orte-Firenze ed in prossimità dell'Autostrada A1.

Per quanto riguarda la fase di esercizio il proponente dichiara che le modifiche progettuali non comportano variazioni dei flussi di traffico stradale.

Conclusioni

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, finalità principale degli interventi di adeguamento delle curve presenti al km 47+530 e al km 47+850 della S.S. 205 "Amerina", mediante un aumento del raggio di curvatura ed un allargamento della piattaforma stradale per consentire la sicura iscrizione dei veicoli, è il miglioramento delle condizioni di percorrenza e di sicurezza del tratto interessato della strada statale interessata. In particolare, le curve presenti al Km 47+530 e al Km 47+850 presentano raggi di curvatura stretti a causa degli spazi esigui, che limitano la visibilità della corsia opposta, con il pericolo di incidenti, in particolare in caso di incrocio di mezzi di grandi dimensioni, con il conseguente blocco della circolazione.

Considerate le finalità degli interventi sopra riportate, e considerate altresì le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, si ritiene che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell'intervento proposto.

Pertanto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, è ragionevole sostenere che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

Il Responsabile del procedimento

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

