



**Ministero della Transizione Ecologica  
Direzione Generale delle Valutazioni Ambientali**

Divisione V – Procedure di Valutazioni VIA e VAS

[VA@pec.mite.gov.it](mailto:VA@pec.mite.gov.it)

[ctva@pec.mite.gov.it](mailto:ctva@pec.mite.gov.it)

**Oggetto:** (ID: 7721) Procedura Statale, Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.23 del D. Lgs.152/2006, sul progetto "SS4 VIA SALARIA "Adeguamento della piattaforma stradale e messa in sicurezza dal 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)".  
Proponente Società ANAS S.p.A.  
Registro elenco progetti VIA STATALE n. 06/2021  
Contributo regionale / richiesta integrazioni

A seguito delle risultanze di una prima fase istruttoria, acquisiti i contributi delle competenti aree Regionali pervenuti ad oggi, si trasmette il contributo regionale di competenza in merito al progetto e allo S.I.A. in argomento, come previsto dall'art.24 c.3 del D.Lgs152/06 entro 30 giorni (scadenza 19/10/2022).

Il progetto complessivo di adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 4 Salaria è suddiviso in due lotti: - Lotto 1: dal km 56+000 al km 64+000 (inserito nel Contratto di Programma 2016-2020), - Lotto 2: dal km 64+000 al km 70+800 (non inserito nel contratto di Programma 2016-2020). La progettazione definitiva riguarda unicamente il Lotto 1, sebbene le valutazioni ambientali competano l'intero intervento.

Le motivazioni dell'opera sono l'esigenza di migliorare, in termini di funzionalità e di sicurezza, le condizioni di circolazione e di potenziare la tratta in previsione dei futuri sviluppi economico/industriali, in particolare per l'area di attraversamento della città di Rieti.

L'inserimento della nuova carreggiata comporta dunque derivate opere di sbancamento decisamente rilevanti che possono giungere fino ad altezze di 40 mt, da effettuarsi tramite profondi tagli e, in rari casi, scavi in galleria dei versanti acclivi che caratterizzano l'area di progetto.

Nel progetto, le pareti verticali delle scarpate sono rinforzate mediante chiodature e reti metalliche per evitare la caduta di massi e i distacchi superficiali, tramite tipologie di scarpata a banche orizzontali. L'intervento riguarda inoltre l'adeguamento delle intersezioni esistenti tramite potenziamenti e rifunzionalizzazioni, ovvero la sostituzione delle intersezioni a raso esistenti con intersezioni a livelli sfalsati con ingresso e uscita su entrambe le carreggiate dell'asse principale di progetto.

Le intersezioni complessivamente esaminate sono: - Intersezione tra la SS4 e la via Licinese; - Intersezione con Poggio San Lorenzo: - Intersezione della SS4 con Ornaro e Montenero-Casaprota; - Intersezione via Salaria Vecchia. Le intersezioni progettate a livelli sfalsati sono: - Svincolo Poggio San Lorenzo; - Svincolo Ornaro Alto; - Svincolo Ornaro Basso.



## REGIONE LAZIO

Altri principali requisiti progettuali: - sezione con due carreggiate monodirezionali a due corsie di marcia da 3,50 m. - banchina in destra da 1,75 m. - banchina in sinistra da 0,50 m. - margine interno da 2,80 m. - spartitraffico da 1,80 m. - realizzazione di viabilità di ricucitura per contemperare l'esigenza di collegare la strada di progetto con la viabilità locale esistente.

Qui è incluso il primo dei tre svincoli del Lotto 1, lo svincolo di Poggio San Lorenzo. La rotatoria è posizionata al km. 2+850 e prevede due carreggiate, l'una per l'immissione in direzione Rieti e l'altra in direzione Roma.

Per la realizzazione dell'opera è previsto un campo base principale che si stima possa essere ubicato in prossimità del tracciato della SS4 su un'ampia area di impianto.

Si prevede l'utilizzo poi di altre 3 aree di deposito mezzi contigue all'area di intervento e localizzate nei punti di lavorazione propedeutici le strutture di cavalcavia e una più ampia in prossimità del nuovo viadotto. Inoltre, è previsto l'allestimento di 6 cantieri d'opera in corrispondenza delle principali opere strutturali in progetto, funzionali alla realizzazione delle opere stesse (viadotto, gallerie e opere diverse)

Il cronoprogramma del Lotto 1 prevede un tempo complessivo di realizzazione dell'opera di circa 5 anni. Il cronoprogramma del Lotto 2 prevede un tempo complessivo di realizzazione dell'opera di circa 3,5 anni.

Per la componente atmosfera l'analisi dei dati (Rif. Valutazione inquinamento atmosferico Ante Operam) mostra che l'infrastruttura SS4 Salaria attualmente non rappresenta una criticità rilevante per l'impatto atmosferico sul territorio circostante, visto che i valori di concentrazione degli inquinanti si mantengono ampiamente al di sotto dei limiti normativi, fatta eccezione per gli ossidi di azoto. Il conseguente scenario (valori previsionali per ognuno dei Lotti) confrontato con i limiti di legge, consolida le criticità per gli ossidi di azoto - NOx (pericolosi per la vegetazione, se superiori a 30 ug/mc) in derivazione del traffico stradale. Le lievi differenze rintracciabili sono legate alle modifiche del tracciato, soprattutto in corrispondenza degli svincoli e delle principali opere.

In tema di mitigazione, il proponente si riferisce sostanzialmente alle attività cantieristiche, introducendo quelle operazioni tipiche per evitare il sollevamento delle polveri: copertura dei carichi, pavimentazioni, bagnatura delle piste e delle aree di deposito, pulizia periodica dei mezzi, etc.

In riferimento all'ambiente idrico, per la fase di cantiere, il proponente ritiene che per questa tipologia l'impatto debba considerarsi basso, lo stesso evidenzia che gli impatti durante la realizzazione dell'opera possono generare temporaneamente una significatività medio bassa qualora dovessero verificarsi situazioni non controllate e/o accadimenti accidentali di infiltrazioni di residui delle lavorazioni in periodi evenienza torrentizia.

Altrettanto per la fase d'esercizio, l'impatto è considerato basso.

Il proponente indica, in fase di esercizio una significatività bassa qualora dovesse verificarsi una alterazione della qualità delle acque sotterranee. Il progetto infatti prevede una soluzione di controllo del rischio esaminato attraverso la progettazione di sistema chiuso che rappresenta anche elemento di controllo dell'equilibrio del sistema idrico. Vengono comunque adottate e declinate misure di mitigazione consistenti nell'applicazione di procedure operative in fase cantieristica, soprattutto a riguardo della gestione e dello stoccaggio delle sostanze inquinanti, oltre alla prevenzione dallo sversamento di oli e idrocarburi.

Gli impatti quantitativi, intesi come azioni di drenaggio della falda, riguardano l'intercettazione diretta di questa a seguito degli scavi di sbancamento. L'interferenza possibile tra falda e le opere di scavo potrebbe aversi soprattutto dove si prevede di realizzare l'opera di galleria naturale, con un derivato impatto di tipo medio. Per il resto delle opere l'impatto è considerato molto basso o nullo,



## REGIONE LAZIO

pur senza esclusione di potenziali interferenze dovute a oscillazioni stagionali della quota della falda o anche ad acque di infiltrazione. Gli impatti qualitativi, consistenti nel peggioramento delle qualità chimico fisiche dell'acqua di falda, sono essenzialmente legati a due potenziali tipi di interferenza: - infiltrazione di sostanze inquinanti collegate alle lavorazioni; - intercettazione della falda da parte delle opere di consolidamento versanti e scavo galleria naturale.

Il proponente sostiene che le tipologie di lavorazioni previste non prevedono l'impiego di sostanze potenzialmente inquinanti, per cui l'impatto è da considerarsi da basso a molto basso. Introduce alcune misure di prevenzione e mitigazione (scotico preliminare dei suoli, operazioni di mantenimento degli accumuli tramite idro-semina, ripristino delle condizioni dei terreni utilizzati in fase cantieristica, tempestivo spegnimento delle macchine in caso di necessità, immediato intervento nel caso di versamento inquinanti, eccetera). Peraltro, non viene considerato stimabile alcun danno in fase d'esercizio.

Per quanto riguarda la componente suolo e sottosuolo, e superfici da occupare per la fase cantieristica equivalgono a circa mq 102.800. di questi, 81.600 riguardano campi coltivati in particolare a seminativo. Data l'estensione delle aree agricole e considerata la caratteristica delle specie erbacee coltivate si ritiene non significativa l'impatto per la componente. Le misure di prevenzione introdotte riguardano la scelta delle aree di cantiere per evitare la sovrapposizione con settori agroalimentari sensibili, l'abbattimento delle polveri, eccetera. Segue una nutrita serie di misure di mitigazione. In esercizio, ovviamente si avrà una sottrazione permanente di suolo (25 ha in più del precedente tracciato), per effetto degli ampliamenti della sede stradale della realizzazione di alcune viabilità di rammaglio della rete viaria secondaria esistente. Essendovi comunque presenti aree con produzioni agroalimentari di qualità, l'impatto viene considerato di media entità

Per quanto riguarda la componente vegetazione e flora, dalla documentazione si evince che tracciato stradale in progetto interessa in modo prevalente le vegetazioni arboree e arbustive (che nell'area si estendono per circa 1465 ettari, con inclusione delle erbacee) e in misura nettamente inferiore, le aree agricole destinate alle colture erbacee.

In generale, gli impatti potenziali vengono ricondotti a: - sottrazione di vegetazione - riduzione della naturalità del luogo - alterazione della copertura vegetale del suolo, con conseguenti danni al grado di stabilità - alterazione della composizione floristica e della struttura delle fitocenosi - introduzione di specie vegetali estranee alla flora locale - perdita di habitat - riduzione della biodiversità, sia a livello di habitat che di specie.

Il proponente si concentra sul primo, la sottrazione di vegetazione, chiarendo che il progetto determina il consumo di circa 21.500 mq di superfici vegetali, di cui circa mq 7.000 saranno ripristinate a fine lavori con la messa a dimora di specie arboree e arbustive.

Ritiene che l'impatto in fase di cantiere sia basso. Introduce comunque una serie di accorgimenti e misure di mitigazione (tra cui il recupero parziale anzidetto). Per la fase d'esercizio, dal confronto tra la carta della vegetazione reale di fase ante operam (Rif. Carta della vegetazione T01IA02AMBCT01A -T02IA0 2AMBCT01A) e gli ingombri del nuovo sistema viario sono state calcolate le aree di sottrazione di vegetazione per singolo areale.

Ne è derivata una stima di diminuzione della vegetazione pari a circa 25,5 ha. Tale sottrazione fa riferimento in particolare alle aree adiacenti all'esistente asse viario e ai tratti che accoglieranno la viabilità secondaria di servizio. Si stima una perdita complessiva di circa 14 ha della componente vegetazionale arboreo arbustiva (per lo più lecceta e cerreta di fondovalle) e di circa 11,5 ha della componente erbacea (per lo più seminativi).

Per via della natura permanente di questo impatto (non sarà possibile recuperare la vegetazione interessata al passaggio della nuova arteria), il proponente lo considera alto. Introduce misure mitigative, come l'inerbimento delle superfici su rilevati e trincee, l'incremento della vegetazione autoctona, il mascheramento tramite fasce arboreo-arbustive e arredo verde.



Per quanto riguarda gli aspetti urbanistici e paesaggistici si rappresentano di seguito sinteticamente le conclusioni del contributo dell'Area Urbanistica Copianificazione e Programmazione Negoziata prot.1026934 del 18/10/22: riguardo alle valutazioni urbanistiche finalizzate alla approvazione delle opere pubbliche sotto il profilo urbanistico esse risultano, in generale, di competenza del Comune ove l'intervento risulti conforme agli strumenti urbanistici, oppure della Provincia di Rieti, ai sensi dell'art. 50bis (*Norme di semplificazione concernenti le varianti urbanistiche per la realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità*), L.R. 22 dicembre 1999, n. 38, ove l'intervento comporti variante agli strumenti urbanistici.

Al riguardo, viste le caratteristiche dell'intervento e, in particolare, il previsto dichiarato ampliamento, dovrà essere verificata e dichiarata la conformità o meno dell'intervento, tenendo conto che il Comune Poggio San Lorenzo e il comune di Torricella Sabina risultano sprovvisti di PRG, e dovranno essere disposte le previste procedure di approvazione del progetto in variante ai sensi del DPR 327/2011 e art 50 bis della LR 38/99.

Pertanto, ai fini della valutazione relativa agli aspetti urbanistici, considerato che è stato predisposto un Piano particellare di esproprio per le aree interessate alle opere di ampliamento per l'adeguamento della piattaforma stradale, i Comuni interessati all'intervento proposto dovranno verificare e dichiarare la conformità del progetto e dei relativi annessi per procedere poi alle previste procedure di legge

Sarà obbligo dei Comuni interessati predisporre l'attestazione – resa ai sensi dell'art. 3, comma 3, della Legge Regionale n° 1 del 3 gennaio 1986 – relativa alla presenza o assenza di usi civici e diritti collettivi sull'area di intervento. L'eventuale presenza di gravami di uso civico, per gli aspetti di competenza, comporterà la necessità di aggiornare le valutazioni paesaggistiche delle opere rispetto alla disciplina paesaggistica vigente.

A norma dell'art. 19, co. 3 e 4 del D.lgs. 152/06, le valutazioni della scrivente area riferite agli aspetti paesaggistici per i quali si rilevano criticità superabili in considerazione della natura pubblica dell'intervento e delle sue caratteristiche di completamento di infrastruttura esistente:

➤ Il progetto relativo alla “SS4 VIA SALARIA “Adeguamento della piattaforma stradale e messa in sicurezza dal 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)” poiché secondo la normativa l'intervento proposto rientra nella tipologia dei lavori su infrastrutture esistenti in adeguamento (7.3.1) e in potenziamento (7.3.2), alle quali si applica l'art. 12. **Autorizzazione per opere pubbliche e l'art 14 Interventi sul patrimonio edilizio esistente e sulle infrastrutture e l'art. delle NTA del PTPR approvato.**

Tuttavia, in merito agli aspetti paesaggistici, dovranno essere adottate tutte le misure di tutela previste per i rispettivi vincoli paesaggistici, sopra elencati. Ciò con particolare riferimento alla necessità della salvaguardia del bene boschivo nel rispetto di quanto disposto al citato art. 39 delle NTA del PTPR e dei beni archeologici per i quali dovrà essere acquisito il previsto parere preventivo da parte della competente Soprintendenza.

Inoltre nelle aree più sottoposte a pressioni modificative dello *status quo*, quali le aree relative agli svincoli e alle trincee e alle due gallerie, oltre dove sono presenti le opere di attraversamento della sede successivamente agli sbancamenti eseguiti, strettamente necessari per le trasformazioni previste, si dovranno prevedere adeguate opere di sistemazione paesaggistica dei luoghi, con l'adozione di materiali naturale di rivestimento delle scarpate e seguendo, per quanto possibile, le tecniche di ingegneria naturalistica.

Le opere dovranno essere pertanto condotte con riferimento, per quanto possibile, a tecniche di ingegneria naturalistica e/o sia, comunque, garantito il miglioramento della qualità del contesto naturale.

Dovranno essere adottati idonei accorgimenti al fine di ridurre quanto più possibile gli impatti in fase di cantiere.



## REGIONE LAZIO

Per gli aspetti della Valutazione d'Incidenza in particolare, l'Area Protezione e Gestione della Diversità con prot. I025858 acquisito in data 18/10/22, rileva che l'opera è esterna a Siti della Rete Natura 2000, dei quali i più prossimi sono la Zona Speciale di Conservazione e Zona di Protezione Speciale (ZSC/ZPS) IT6020018 "Fiume Farfa (corso medio - alto)", distante circa 50 m dall'inizio del Lotto I in Comune di Casaprota, la ZSCIT6020029 "Pareti rocciose del Salto e del Turano" distante circa 2 km, e la ZSC IT6020027 "Formazioni a Buxus sempervirens del Reatino" distante circa 3 km. (rif. Allegato I – format di supporto screening di Vinca perPiani/Programmi/Progetti/Interventi/Attività-Proponente\*\*)(file "SS4\_all\_I\_format\_supp\_propon\_screening.pdf", disponibile nel box Internet del MiTE, finalizzato allo svolgimento della procedura di Screening di valutazione di incidenza così come disciplinata nelle "Linee Guida nazionali per la valutazione di incidenza).

Escludendo l'eventualità di impatti di tipo diretto sulle ZSC citate, ritiene ugualmente che non siano ipotizzabili impatti di tipo indiretto sulle ZSC IT6020029 "Pareti rocciose del Salto e del Turano" e IT6020027 "Formazioni a Buxus sempervirens del Reatino" in considerazione della natura dell'intervento e della distanza da tali Siti.

Per quanto riguarda la possibilità di impatti di tipo indiretto sui valori ambientali oggetto di tutela della ZSC/ZPS IT6020018 "Fiume Farfa (corso medio - alto)", in buona parte costituiti da habitat e specie legati all'ecosistema fluviale del fiume Farfa e suoi affluenti, la competente Area osserva che l'elaborato sopra menzionato non contiene informazioni specificatamente focalizzate a definire questo aspetto, tranne la notazione che "tra l'area di progetto e IT6020015, nonostante la prossimità, si interpone la SR 314 Licinese"(pag. 3), nella quale peraltro il Sito Natura 2000 è individuato in modo erroneo.

Sottolinea che il punto iniziale del Lotto I, corrispondente alla rotatoria "I (Ponte Buida)" in progetto, si trova a soli 50 m dal confine della ZSC IT6020018 "Fiume Farfa (corso medio - alto)" e la SS 4 Salaria oggetto di adeguamento per oltre 5 km corre verso nord a breve distanza dal torrente Rio dei Cerri e attraversandone il corso in più punti.

In considerazione del fatto che tale torrente confluisce nel fiume Farfa nelle immediate vicinanze dell'inizio del Lotto I, appare opportuno acquisire ulteriori informazioni utili a delineare l'eventualità che le attività di cantiere inducano alterazioni del torrente Rio dei Cerri (ad esempio un apporto elevato di sedimenti in alveo) che possano comportare ripercussioni negative di tipo indiretto sull'ecosistema acquatico del fiume Farfa, che si trova a valle, e quindi sulla ZSC "Fiume Farfa (corso medio - alto)".

L'Area competente evidenzia quindi l'opportunità di richiedere alla Società proponente un'integrazione progettuale in tale senso.

Si comunica che la scrivente Area rimane in attesa degli approfondimenti richiesti ai fini del prosieguo dell'istruttoria.

Il Responsabile del Procedimento  
Arch. Paola Pelone

Il Direttore  
Dott. Vito Consoli