REGIONE.LAZIO.REGISTRO UFFICIALE.U.0380841.05-04-2023
m_amte.MASE.REGISTRO UFFICIALE.INGRESSO.0053392.05-04-2023

REGIONE LAZIO

DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE

AREA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale delle Valutazioni Ambientali Divisione V
Procedure di Valutazioni VIA e VAS
VA@pec.mite.gov.it
compniec@mite.gov.it

OGGETTO: (ID: 7721) Procedura Statale di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.23 del D. Lgs.152/2006 e s.m.i. sul progetto 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)" con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017.
Proponente Società ANAS S.p.A.
Registro elenco progetti VIA Statale n. 06/2021

Si trasmette la Determina n. G04365 del 31/03/2023, relativa all'intervento in oggetto richiamato.

Il Responsabile del Procedimento
Arch. Paola Pelone

2023.04.03 10:23:06
Paola Pelone

IL CONSOLI VITO
Dott. Vito Consoli
2023.04.04 19:01:28
CN=CONSOLI VITO
C=IT
O=REGIONE LAZIO
2.5.4.97=VATIT-80143490581

MA

REGIONE LAZIO

REGIONE LAZIO

Direzione: AMBIENTE

Area:

DETERMINAZIONE *(con firma digitale)*

N. G04365 **del** 31/03/2023 **Proposta n.** 13301 **del** 31/03/2023

Oggetto:

(ID: 7721) Procedura Statale di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.23 del D. Lgs.152/2006 e s.m.i. sul progetto 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)" con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017. Proponente Società ANAS S.p.A. Registro elenco progetti VIA Statale n. 06/2021

Proponente:

Estensore	PELONE PAOLA	_____*firma elettronica*_____
Responsabile del procedimento	PELONE PAOLA	_____*firma elettronica*_____
Responsabile dell' Area		_____
Direttore Regionale	V. CONSOLI	_____*firma digitale*_____

Firma di Concerto

Copia

Richiesta di pubblicazione sul BUR: NO

OGGETTO: (ID: 7721) Procedura Statale di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.23 del D. Lgs.152/2006 e s.m.i. sul progetto 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)" con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017.
Proponente Società ANAS S.p.A.
Registro elenco progetti VIA Statale n. 06/2021

Il DIRETTORE DELLA DIREZIONE REGIONALE AMBIENTE

Visto lo Statuto della Regione Lazio;

Vista la Legge Regionale 18 febbraio 2002, n. 6 recante "Disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio e disposizioni relative alla dirigenza e al personale regionale" e s.m.i.;

Visto il Regolamento Regionale del 06 settembre 2002, n. 1 recante "Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta Regionale" e successive modifiche ed integrazioni;

Vista la deliberazione della Giunta regionale 30 dicembre 2020 n. 1048 con cui è stato conferito al Dott. Vito Consoli l'incarico di Direttore della Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree protette con decorrenza dal 01 gennaio 2021;

Vista la deliberazione della Giunta regionale 5 agosto 2021, n 542, con cui è stato modificato il Regolamento Regionale di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta regionale, n. 1 del 6 settembre 2002;

Visto il Regolamento Regionale 10 agosto 2021, n. 15, con cui, all'art. 3 lettera d, viene modificato l'allegato B del Regolamento Regionale 6 settembre 2002, n. 1, sostituendo la denominazione della "Direzione Regionale Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette" con "Direzione Regionale Ambiente";

Vista la novazione del contratto, reg. cron. n. 25681 del 09/12/2021, del Dott. Vito Consoli da Direttore della Direzione regionale "Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette" a Direttore della Direzione Regionale "Ambiente";

Vista la Determinazione dirigenziale n. G10743 del 15 settembre 2021, concernente la riorganizzazione delle strutture di base denominate "Aree", "Uffici" e "Servizi";

Copia

Visto l'atto di organizzazione del 20 settembre 2021, n. G11051, avente ad oggetto: "Assegnazione del personale non dirigenziale alle strutture organizzative di base denominate 'Aree', 'Uffici' e 'Servizi' e conferma delle Posizioni giuridiche economiche relative alle Posizioni Organizzative e delle Specifiche responsabilità della ex Direzione Capitale Naturale, Parchi e Aree Protette nella Direzione Ambiente;

Vista la Determinazione dirigenziale n.G12430 del 20 settembre 2022, che modifica e organizza le strutture di base denominate "Aree", "Uffici" e "Servizi" della Direzione Regionale Ambiente;

Dato atto che il Responsabile del Procedimento è l'Arch. Paola Pelone;

Visto il Decreto Legislativo 3/04/2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

Vista la Legge Regionale 16/12/2011, n. 16, "Norme in materia ambientale e di fonti rinnovabili";

Vista la D.G.R. n. 132 del 28/02/2018 con la quale sono state approvate le "Disposizioni operative per lo svolgimento delle procedure di valutazione di impatto ambientale a seguito delle modifiche al Decreto Legislativo 03/04/2006, n. 152 introdotte dal Decreto Legislativo 16/06/2017, n. 104";

Vista la Legge 07/08/1990, n. 241 e s.m.i. "Norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi";

Preso atto che Società ANAS S.p.A. con nota prot.774009 del 03/12/2021, acquisita in pari data al prot.reg.1005121 ha inoltrato alla Divisione V Sistemi di Valutazione Ambientale del Ministero dell'Ambiente, istanza di Procedura Statale di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.23 del D. Lgs.152/2006 e s.m.i. sul progetto 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)" con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017;

Considerato che con nota del 29/12/2021 prot.146964, acquisita in pari data al protocollo regionale n.1083853, la Divisione V-Sistemi di Valutazione Ambientale, ai sensi dell'art. 23 c.4 D.L.gs.152/06, ha dato l'avvio alla procedura di VIA in oggetto, comprensiva della Valutazione di incidenza di cui al D.P.R. 357/1997, con la pubblicazione della documentazione nel proprio sito web;

Ritenuto di dover procedere all'espressione della pronuncia favorevole di VIA, sulla base della istruttoria tecnico-amministrativa effettuata dall'Area Valutazione Impatto Ambientale

D E T E R M I N A

Copia

Per i motivi di cui in premessa che formano parte integrante e sostanziale del presente atto;

di esprimere ai sensi dell'art.25, della parte II del D.lgs. n. 152/2006, parere favorevole al procedimento di VIA Nazionale, relativo al progetto secondo le risultanze di cui alla istruttoria tecnico-amministrativa, da considerarsi parte integrante della presente determinazione, condotta nel rispetto dei criteri di cui all'Allegato II del citato Decreto e delle risultanze dei diversi pareri pervenuti;

di stabilire che le prescrizioni e le condizioni elencate nell'istruttoria tecnico/amministrativa dovranno essere espressamente recepite nei successivi provvedimenti di autorizzazione;

di trasmettere, la presente determinazione al MASE;

di comunicare che i pareri di altre Autorità citati nella presente Determina, sono consultabili integralmente presso la sede regionale - Area V.I.A.;

di dichiarare che il rilascio del presente provvedimento non esime il Proponente dall'acquisire eventuali ulteriori pareri, nulla osta e autorizzazioni prescritti dalle norme vigenti per la realizzazione e l'esercizio dell'opera, fatto salvo i diritti di terzi.

Direttore
Dott. Vito Consoli

Copia

REGIONE LAZIO

DIREZIONE REGIONALE
AMBIENTE
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

Progetto	(ID: 7721) Procedura Statale di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.23 del D. Lgs.152/2006 e s.m.i. sul progetto 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)" con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017.
Proponente	Società ANAS S.p.A.
Ubicazione	Provincia di Rieti Poggio San Lorenzo, Casaprota, Torricella in Sabina

Registro elenco progetti VIA Statale n.06/2021

Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23, della parte II del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

ISTRUTTORIA TECNICO-AMMINISTRATIVA

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO Arch. Paola Pelone _____	IL DIRETTORE DELLA DIREZIONE Dott. Vito Consoli _____
MA _____	

Copia

REGIONE LAZIO

Preso atto che Società ANAS S.p.A. con nota prot.774009 del 03/12/2021, acquisita in pari data al prot.reg.1005121 ha inoltrato alla Divisione V Sistemi di Valutazione Ambientale del Ministero dell'Ambiente, istanza di Procedura Statale di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.23 del D. Lgs.152/2006 e s.m.i. sul progetto 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)" con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017;

Considerato che con nota del 29/12/2021 prot.146964, acquisita in pari data al protocollo regionale n.1083853, la Divisione V-Sistemi di Valutazione Ambientale, ai sensi dell'art. 23 c.4 D.L.gs.152/06, ha dato l'avvio alla procedura di VIA in oggetto, comprensiva della Valutazione di incidenza di cui al D.P.R. 357/1997, con la pubblicazione della documentazione nel proprio sito web;

Visto che il MASE, con la stessa nota, ha comunicato al Proponente ed alle Amministrazioni interessate, la procedibilità dell'istanza ai sensi dell'art. 24, comma 3, del D.lgs. 152/2006 e secondo quanto altresì disposto dal comma 2 del richiamato art. 4 del Decreto-legge n. 32 del 18/04/2019, convertito con legge n. 55 del 14/06/2019, con il termine di 30 giorni per l'acquisizione dei pareri delle Amministrazioni e degli Enti pubblici interessati, nell'ambito del procedimento ministeriale;

Considerato che il MASE conformemente a quanto stabilito ai sensi dell'art. 24, comma 1, del D.lgs. 152/2006 e s.m.i., ha pubblicato sul sito web dell'Autorità competente, alla pagina https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8203/12069, il Progetto definitivo;

Visto che come riportato nella istanza del proponente del 03/12/2021, l'intervento rientra nelle opere infrastrutturali per la cui realizzazione, ai sensi dell'art. 4 del D.L. 32 del 18/04/2019, convertito con legge n. 55 del 14/06/2019, è stata prevista la nomina di un Commissario Straordinario, disposta con D.P.C.M. del 16/04/2021;

Il progetto e lo studio sono stati iscritti nel registro dei progetti di VIA Statale al n.06/2021;

Visto che l'Area VIA in data 27/01/2022 prot.21644, ha comunicato al MASE la conferma dell'interesse regionale all'istruttoria;

Dato atto che l'Autorità competente ha provveduto a comunicare con nota prot.n.157710 del 16/02/2022come previsto dall'art.24 c.3 del citato decreto, l'avvenuta pubblicazione alle strutture regionali potenzialmente interessate chiedendo di esprimere il proprio parere e/o osservazioni ognuno per i profili di propria competenza nell'ambito del procedimento ministeriale;

Preso atto della nota della Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo Area Tutela del Territorio, Servizio Geologico e Sismico Regionale del 03/03/2022 prot.214407 con la quale evidenzia che per le Varianti Urbanistiche dovrà essere prodotta specifica documentazione geologica e vegetazionale da redigere in ottemperanza della DGR 2649/1999 e per il Nulla Osta ai sensi del RDL 3267/1923 Vincolo Idrogeologico di competenza Regionale ai sensi della L.R. 53/1998 è rilasciato sul progetto esecutivo;

REGIONE LAZIO

Considerato le richieste di approfondimenti ed integrazioni del MIC prot.17638 del 11/05/2022, pubblicate sul sito dell'Autorità competente il 17/05/2022;

Preso Atto che la società proponente ANAS in data 09/09/2022 prot.617819 acquisita in pari data al prot.reg.857119 ha trasmesso documentazione progettuale a riscontro delle richieste note prot. MIC del 11/05/2022 e prot. MIC del 22/08/2022;

Visto che il MASE in data 19/09/2022 ha provveduto a ripubblicare dando avvio alla nuova fase di consultazione;

Dato atto che l'Autorità competente ha provveduto a comunicare con nota prot.n.923725 del 26/09/2022 come previsto dall'art.24 c.3 del citato decreto, l'avvenuta pubblicazione alle strutture regionali potenzialmente interessate chiedendo di esprimere il proprio parere e/o osservazioni ognuno per i profili di propria competenza nell'ambito del procedimento ministeriale;

Preso atto dei contributi pervenuti:

- Direzione Regionale Ambiente, Area Protezione e Gestione della Biodiversità prot.1025858 del 18/10/2022; prot.343159 del 28/10/2023;
- Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Province di Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo prot.1026934 del 19/10/2022;
- Direzione Regionale Lavori Pubblici, Stazione Unica Appalti, Risorse Idriche e Difesa del Suolo, Area Vigilanza e Bacini Idrografici prot.974377 del 06/10/2022;

Considerato che 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, l'Area VIA ha trasmesso le proprie osservazioni in data 20/10/2022 con prot.1035695;

Preso atto che il MASE in data 08/11/2022 con prot.139143 rilevata la necessità di acquisire documentazione integrativa ha trasmesso alla Società proponente la richiesta integrazione con incluse la richiesta di documentazione integrativa anche le richieste di chiarimenti e integrazioni del Ministero della Cultura;

Visto che la Società ANAS S.p.a. con nota del 17/11/2022, acquisita in pari data al prot.reg.1158231 facendo seguito alla nota del MASE prot.0008535 del 08/11/2022, con cui sono state richieste integrazioni alla documentazione già trasmessa, chiede pertanto la sospensione dei termini per la presentazione della documentazione integrativa ai sensi dell'art.24, comma 4, del D.lgs. 152/2006, di n. 32 giorni;

Visto che il MASE in data 29/11/2022 con prot.149446 acquisita in pari data al prot.reg.1204624 ha comunicato la concessione sospensione termini ai fini della trasmissione della documentazione integrativa;

Preso atto che in data 19/12/2022 il MASE ha pubblicato sul portale del Ministero le integrazioni trasmesse dalla la Società ANAS S.p.A.;

REGIONE LAZIO

Il MASE 21/12/2022 ha provveduto a ripubblicare dando avvio alla nuova fase di consultazione

Esaminati gli elaborati e la documentazione presente nel sito web del Ministero di seguito riportato: https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8203/12069;

Sulla scorta della documentazione trasmessa, si evidenziano i seguenti elementi che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni.

Premessa e motivazioni

Come si evince dallo studio *dal punto di vista tecnico-funzionale la tratta in questione presenta caratteristiche di portata di servizio elevata, dell'ordine dei 600 veicoli (…) con presenza significativa di veicoli pesanti, che, a causa della conformazione plano altimetrica dell'attuale tracciato (pendenze dell'ordine del 8% in alcuni tratti) procedono a ridotta velocità rallentando notevolmente il traffico veicolare. A questo si aggiunge che la possibilità di sorpassare è interdetta in numerosi tratti con divieto di sorpasso, in particolare in corrispondenza di dossi e curve.*

La presenza di curve con raggio estremamente variabile, con valori minimi dell'ordine dei 200 metri, di traffico pesante, di attraversamenti a raso, di accessi su proprietà private nonché della notevole interferenza con la viabilità locale, comporta elevata riduzione della velocità di percorrenza e aumento delle situazioni di pericolo connesse alla difficoltà di sorpasso e all'insufficienza e inadeguatezza dei dispositivi di ritenuta e delle fasce laterali di rispetto.

Quadro progettuale

Il progetto del Lotto 1:

L'intervento consiste nel potenziamento della S.S.4 - Salaria nel tratto compreso tra il Km 56+000 ed il km 64+000 (18 km), mediante l'adeguamento della piattaforma esistente a una piattaforma assimilabile, per caratteristiche tecniche, alla Categoria B. La sezione stradale in progetto, di larghezza complessiva di 20.30 m (oggi conta circa 10 mt), prevede l'inserimento di una seconda carreggiata per complessive due corsie per senso di marcia, separate da spartitraffico centrale. Tutto ciò con molte difficoltà dovute all'orografia e alla presenza di un corso d'acqua (Rio dei Cerri) sostanzialmente parallelo all'arteria.

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.

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.
Gallerie, viadotti e cavalcavia (Lotto 1)
In relazione agli svincoli progettati (in numero di tre) sono previsti:
A. due gallerie
- GN.01 - Galleria Naturale San Lorenzo - carreggiata Nord
- GN.02 - Galleria Naturale San Lorenzo - carreggiata Sud,
B. sei viadotti
- VI.01 - Viadotto Rampa Uscita Nord - Svincolo Poggio San Lorenzo
A campata unica, con luce pari a 50 m. e lunghezza di 10,40 m. L'impalcato è in c.a. (con struttura mista)
- VI.02 - Viadotto Rampa Ingresso Sud - Svincolo Ornaro Alto
Composto da sei campate rettilinee e continue, con luce di ognuna pari a 30 m. L'impalcato è in c.a. (con struttura mista)
- VI.03 - Viadotto Rampa Ingresso Nord - Svincolo Ornaro Alto
A tre campate continue e curvilinee, con luci che vanno dai 40 ai 50 m. La lunghezza complessiva è di 140 m. L'impalcato è in c.a. (con struttura mista)
- VI.04 - Viadotto Rampa Ingresso Nord - Svincolo Ornaro Basso
A due campate curvilinee con luce di 20 m. la lunghezza complessiva conta 40 m. L'impalcato è in c.a. (con struttura mista)
- VI.05 – Nuovo viadotto Pratolungo - carreggiata Nord
A quattro luci, con larghezza oscillante tra 14 e 18 m. La lunghezza conta 25, 35, 35 e 25 m. L'impalcato è in c.a. (con struttura mista)
- VI.06 – Nuovo viadotto Pratolungo - carreggiata Sud
A quattro luci, con larghezza pari a 15,80 m. La lunghezza conta 25, 35, 35 e 25 m. L'impalcato è in c.a. (con struttura mista)
C- quattro cavalcavia
- CV.01 - Cavalcavia Rampa Ingresso Sud - Svincolo Poggio San Lorenzo
A campata unica, con luce di 59 m. e larghezza di 11.80 m., con tracciato prevalentemente rettilineo, fatta eccezione per gli appoggi dove il raggio di curvatura è pari a 45 m. L'impalcato è in acciaio
- CV.02 - Cavalcavia Rampa Uscita Sud - Svincolo Poggio San Lorenzo
Di lunghezza complessiva pari a 151 m., si compone di tre campate: due rettilinee e una (la centrale) con raggio di curvatura pari a 60 m. L'impalcato è in c.a. (con struttura mista)
- CV.03 - Cavalcavia Ramo di collegamento Rotatorie - Svincolo Ornaro Alto
A quattro campate curvilinee a differenti luci (da 20 a 40 m.). La lunghezza complessiva misura 120 m. L'impalcato è in c.a. (con struttura mista)
- CV.04 - Cavalcavia su Viabilità interferita al Km 7+230 - Svincolo Ornaro Basso.
A campata unica e curvilinea, con luce di 40 m. e raggio di 120 m. L'impalcato è in c.a. (con struttura mista) e larghezza variabile da 9,90 a 12. 65 m.

<u>Il progetto del Lotto 2:</u>
Morfologicamente, il secondo lotto insiste su un ambito territoriale caratterizzato da minore acclività del precedente, con scarpate meno alte. Si tratta di un territorio prevalentemente collinare del tipo medio/basso, fatta eccezione per un tratto le cui pendenze sono similari a quelle del lotto 1. Ai margini dell'arteria esistente insistono alcune aree edificate. Questione che ha determinato la necessità di salvaguardare gli accessi agli

Copia

edifici e quella di strutturare interconnessioni con la viabilità minore esistente per l'intero tratto del lotto funzionale.
Come per il primo lotto, è prevista una seconda carreggiata lungo un solo lato di quella esistente, (…) in particolare per l'esigenza di garantire l'esercizio della viabilità nel corso dei lavori.
Sono presenti, lungo il lotto, alcuni reticoli idrografici che insistono prevalentemente nella parte terminale. Si tratta di corsi d'acqua che non si sviluppano in stretta adiacenza al tracciato, come avviene per il Rio dei Cerri. Piuttosto appaiono caratterizzati da un'ampia area di esondazione che coinvolge in alcuni tratti anche la strada esistente o si interrompe nelle immediate vicinanze. In particolare, sono presenti due fossi, il Fosso delle Rotte e il Fosso Ariana.
Gli attuali accessi diretti sul tracciato sono garantiti da due intersezioni a raso: intersezione SP34 e intersezione San Giovanni Reatino.
La continuità con il lotto 1 viene assicurata dall'adeguamento della piattaforma stradale in modo tale da allocare la carreggiata sud sulla sede stradale esistente e affiancarvi la carreggiata nord di nuova realizzazione. Più in avanti, questa posizione viene invertita per un tratto.
Fatto salvo un tratto iniziale in rilevato, la carreggiata sud è progettata ampiamente in trincea. Per i contenimenti vengono impiegate pareti chiodate, dove emergono terreni rocciosi.
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 continuità con il lotto 1 viene assicurata dall'adeguamento della piattaforma stradale in modo tale da allocare la carreggiata sud sulla sede stradale esistente e affiancarvi la carreggiata nord di nuova realizzazione. Più in avanti, questa posizione viene invertita per un tratto.
Fatto salvo un tratto iniziale in rilevato, la carreggiata sud è progettata ampiamente in trincea. Per i contenimenti vengono impiegate pareti chiodate, dove emergono terreni rocciosi. Nelle sezioni che presentano terreni sciolti, i consolidamenti delle trincee utilizzano muri di sostegno. Tali tecniche di contenimento sono le medesime che vengono previste per il lotto 1.
Laddove il tracciato s'insinua nel territorio di Torricella in Sabina (frazione Ornaro Basso), per garantire la funzionalità della viabilità locale, si prevede sia l'adeguamento della piattaforma stradale, sia la realizzazione di due viabilità pressoché parallele alla Salaria e poste sui due lati dell'arteria, nonché connesse a uno svincolo esistente tramite una rotatoria. Lungo la carreggiata nord si prevede la realizzazione di viabilità nuova di categoria F2. Lungo la carreggiata sud, si prevede di adeguare la viabilità locale.
Oltre lo svincolo, il percorso in progetto della Salaria si estende in maniera quasi rettilinea, pur con variazioni altimetriche e di tragitto delle carreggiate complanari, nonché di eliminazione di un'intersezione a raso e differente gestione del collegamento con la viabilità minore per servire ambiti urbanizzati. Elementi di criticità, dovuti all'attraversamento dell'ampia area di esondazione del fosso Ariana, sono superati tramite rami di connessione di una complanare e la realizzazione di un cavalcavia. Laddove, a seguire, il versante possiede maggiore acclività (con altezze simili a quelle del lotto 1), vengono previsti importanti sbancamenti delle scarpate e un cavalcavia atto all'attraversamento dell'arteria principale da parte della complanare ovest. Viene inoltre alzato il livello della piattaforma stradale per superare le problematiche idrauliche (pericoli di allagamento).
Più in avanti, l'intersezione a raso per il collegamento con la Provinciale 34 viene sostituito da uno svincolo a rotatoria.
La condizione di pericolo idraulico è particolarmente rilevante nell'ultimo tratto del progetto, anche laddove il tracciato attraversa il comune di San Giovanni Reatino. Qui è prevista la realizzazione di un'ulteriore complanare e l'accesso all'arteria è pensato tramite tre nuove rotatorie a svincolo.
Viadotti e cavalcavia (Lotto 2)
- VI01 – A nord di Ornaro Basso – su viabilità secondaria di ricucitura
Lunghezza pari a c.a. 100 m., su impalcato a 4 luci. Struttura in travi precompresse e fondazioni in palificata.

- VI02 – Ancora più a nord di Ornaro Basso – su viabilità secondaria di ricucitura
Posto sulla viabilità secondaria atta alla ricucitura con l'arteria principale. L'impalcato è in c.a. (con struttura mista)
- VI03 – su viabilità secondaria di ricucitura
Posto sulla viabilità secondaria atta alla ricucitura con l'arteria principale. L'impalcato è in c.a. (con struttura mista)
- VI04 – su viabilità secondaria di ricucitura
Di lunghezza pari a 225 m., si compone di 8 campate (con dimensioni che vanno da 20 a 35 m.). L'impalcato è in c.a. (con struttura mista) e le fondazioni sono di tipo profondo
- VI05 – su viabilità secondaria di ricucitura
Di lunghezza pari a 200 m., si compone di 8 campate (con dimensioni ognuna di 25 m.). L'impalcato è in travi precompresse e le fondazioni sono di tipo profondo
- CV01 – Sostituzione dell'attuale cavalcavia di Ornaro Basso
A luce unica e impalcato in c.a., su palificata.
- CV02 – Ricucitura territoriale est/ovest
Lunghezza pari a 150 m., con 5 campate (di pari dimensione) e impalcato in travi precompresse, su palificata di fondazione.
Completano il progetto (sia per il lotto 1 che per il lotto 2) alcune opere d'arte minori: opere di contenimento delle scarpate, di sostegno per i rilevati, tombini idraulici, paratie di pali e opere provvisionali necessarie all'esecuzione dei lavori di realizzazione dell'arteria.

Fase di cantiere
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. Contiene sia le funzioni logistiche legate al ristoro e ricovero delle maestranze, sia funzioni di carattere operativo, quali quelle di coordinamento, di direzione lavori, ovvero deposito attrezzature e manutenzione dei mezzi operativi. Vi sono ubicati sia edifici destinati alla logistica di cantiere, come spogliatoi, dormitori, infermeria, etc., sia strutture più strettamente legate alle attività produttive come magazzini, uffici, laboratori etc.
Si prevede l'utilizzo poi di altre 3 aree di deposito 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. Hanno ha la funzione di ospitare sia i materiali provenienti dagli scavi previsti lungo il sedime di progetto che, eventualmente, i materiali inerti (da rilevato) provenienti dai poli di approvvigionamento esterni alle aree di cantiere.
Inoltre, è previsto l'allestimento di 6 cantieri d'opera in corrispondenza delle principali opere strutturali in progetto, funzionali anche alla realizzazione delle opere d'arte (viadotto, gallerie e opere diverse). (…) all'interno si prevedono essenzialmente funzioni legate al deposito materiali e attrezzature, eventuale spogliatoio.
Per le esigenze di viabilità dei mezzi di cantiere, vengono previste piste, oltre che l'utilizzo – per quanto possibile - dalla rete stradale esistente come quella provinciale, quella comunale e ponderale (il SIA riporta i criteri di scelta dei percorsi, le operazioni atte all'efficienza delle piste e le necessità di adeguamento – a carattere provvisorio - delle strade esistenti).
Per l'ottimizzazione delle attività di cantiere, il lotto 1 viene suddiviso in quattro settori operativi e ne stabilisce il cronoprogramma delle lavorazioni in serie, anche per contrarre l'impatto ambientale.
Analogamente, il lotto due viene suddiviso in tre settori operativi in serie.
Nel complesso, le lavorazioni riguardano: sbancamenti per la realizzazione della sede stradale e degli svincoli, scavi per la realizzazione delle gallerie, riporti per la realizzazione dei rilevati dell'asse principale e degli svincoli, demolizione delle pavimentazioni stradali esistenti e dei corpi stradali dismessi, realizzazione delle

nuove pavimentazioni stradali, riempimenti, sistemazioni ambientali (reintegro vegetazione, inerbimenti, eccetera).
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.

Analisi del Quadro Ambientale

Ambiente atmosferico
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 deli 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.
Lo studio *In tema di mitigazione, 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.*

Ambiente idrico

Risorse idriche superficiali
Dallo studio si evince che per la fase di cantiere, ritiene che per questa tipologia l'impatto debba considerarsi basso.
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.
In fase di esercizio si evidenzia 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.

Acque sotterranee

Per la fase di cantiere, per questa tipologia l'impatto debba considerarsi basso.
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.
In fase di esercizio si evidenzia 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.
Lo studio *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).
Non viene considerato stimabile alcun danno in fase d'esercizio.

Ambiente terrestre

Le 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.

Ambiente eco-sistemico: flora, fauna

Il 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.
Tramite sopralluoghi esplorativi, tuttavia, è stata accertata la presenza della Anacamptis pyramidalis, specie protetta afferente famiglia botanica delle Orchidaceae (D.R. 20 marzo 2009 n. 74). La sua distribuzione nell'area copre circa 270 ha della zona centrale e settentrionale, in corrispondenza delle praterie da sfalcio e delle coltivazioni estensive a orzo. I lavori di ampliamento dovrebbero indurre a una riduzione di tale estensione di circa il 2%. Pertanto, l'impatto è considerato basso.
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.
Lo studio 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 lo studio 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.

REGIONE LAZIO

Ambiente sonoro

Le postazioni di misura tramite i ricettori analizzati per lo studio acustico, con destinazione d'uso prevalentemente residenziale e agricola, sono complessivamente 4.

È stato effettuato il monitoraggio fonometrico, al fine di definire l'attuale clima acustico. Per gli immobili più esposti al rumore dell'infrastruttura è stata compilata inoltre un'apposita scheda di censimento del ricettore, in linea con il criterio del D.P.R. 142/2004 che richiede di garantire la miglior tutela.

Per il Lotto 1, in particolare, sono stati simulati 4 scenari, con evidenza dei ricettori maggiormente esposti.

Per il Lotto 2, sono stati considerati ricettori maggiormente esposti gli edifici afferenti al primo fronte e situati nel comune di Torricella in Sabina dove non si dispone di una classificazione acustica comunale.

Per le aree di cantiere con assenza di ricettori limitrofi e per le aree di stoccaggio poste al di fuori del tratto stradale di intervento, nonché per il cantiere base, dagli studi si evince *che l'impatto acustico sia trascurabile.*

Lo studio sostiene inoltre che l'entità delle emissioni prodotte dalle attività di cantiere ma soprattutto l'irregolarità temporale delle stesse, rende particolarmente difficile il rispetto dei canonici limiti previsti dai piani di classificazione acustica in funzione della classe. La Legge Quadro n. 447 ha previsto esplicitamente tra le competenze comunali la possibilità di autorizzare, in deroga ai limiti previsti dai piani di classificazione acustica, attività temporanee attraverso una opportuna regolamentazione delle stesse.

In fase cantieristica verrà richiesta una deroga sul tema dell'impatto acustico.

* * *

CONCLUSIONI

Considerato che gli elaborati progettuali e lo Studio d'Impatto ambientale, sono da considerarsi parte integrante della presente relazione istruttoria;

Considerato che l'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti, depositate e pubblicate nel sito del Ministero dell'Ambiente, a conoscenza delle sanzioni penali previste in caso di dichiarazioni non veritiere o di uso di atti falsi, ne è stata asseverata la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio, resa ai sensi degli artt. 38, 47 e 76 del DPR del 28 dicembre 2000, n. 445, presentata contestualmente all'istanza di avvio della procedura;

Preso atto dei contributi pervenuti:

- Direzione Regionale Ambiente, Area Protezione e Gestione della Biodiversità prot.1025858 del 18/10/2022; prot.343159 del 28/10/2023 rappresenta quanto segue:

lo Studio (pagg. 95-97) evidenzia gli accorgimenti tecnici e le attività di monitoraggio a carattere prescrittivo, anche già previsti in progetto, che vengono ritenuti utili a scongiurare tali problematiche e che si elencano di seguito. Area di cantiere/stoccaggio "AS02" presso Ponte Buida (pag. 95):

• l'area non deve essere utilizzata per stoccare materiali inquinanti, quali leganti, cementi, prodotti chimici, carburanti, olii, ecc. L'area dovrà essere utilizzata per il deposito temporaneo di materiali solidi utili ai cantieri quali reti, chiodature, elementi prefabbricati, macchinari, materiali lapidei;

• l'area sarà munita di un sistema di trincee drenanti e di presidi filtro per il trattamento di prima pioggia adeguatamente dimensionati, oltre a sistemi di impermeabilizzazione che evitino l'infiltrazione di eventuali acque contaminate. Tali sistemi saranno realizzati in modo da evitare il deflusso diretto delle acque di prima pioggia dall'area di stoccaggio al torrente Fosso della Mola, direttamente o indirettamente;

• il controllo del buon funzionamento dei presidi filtro per il trattamento di prima pioggia dell'area di stoccaggio dovrà essere verificato con una cadenza massima settimanale, e immediatamente dopo il verificarsi di eventi meteorici consistenti tali da convogliare ingenti quantità di acqua di ruscellamento verso il sistema di trincee drenanti e quindi verso i sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia;

REGIONE LAZIO

• *l'area dovrà sempre essere equipaggiata con barriere assorbenti per prodotti chimici da utilizzare in casi di eventi estremi non prevedibili, al fine di consentire il rapido intervento a salvaguardia delle acque del torrente Fosso della Mola. Tali presidi dovranno essere custoditi sempre in buono stato e in posizione di facile accesso per garantire interventi rapidi;*
• *il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) deve prevedere un adeguato numero di stazioni di monitoraggio per la qualità delle acque superficiali lungo il torrente Fosso della Mola a valle dell'area di stoccaggio. Lavorazioni di linea, cantieri d'opera e altre aree di stoccaggio in prossimità del torrente Rio dei Cerri (pagg. 96-97):*
• *le aree di cantiere e di stoccaggio dovranno essere approntate in modo da evitare possibili sversamenti, anche occasionali, di materiali inquinanti verso il torrente Rio dei Cerri e dei suoi affluenti, predisponendo trincee drenanti e vasche di decantazione adeguatamente dimensionate;*
• *il controllo del buon funzionamento dei presidi filtro per il trattamento di prima pioggia dovrà essere verificato con una cadenza massima settimanale, e immediatamente dopo ogni qualvolta si verifichino eventi meteorici consistenti tali da convogliare ingenti quantità di acqua di ruscellamento verso il sistema di trincee drenanti e quindi verso i sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia;*
• *i cantieri dovranno essere sempre muniti di presidi volti ad evitare il deflusso di sostanze inquinanti, quali barriere assorbenti per prodotti chimici, da utilizzare nel caso di accidentali sversamenti;*
• *particolare attenzione dovrà essere posta durante le lavorazioni per la messa in posa dei tombini idraulici a diretto contatto con il Rio dei Cerri e dei suoi affluenti, svolgendo le attività durante i periodi di magra, con minimo flusso delle acque, e utilizzando sempre barriere assorbenti per prodotti chimici a valle delle lavorazioni;*
• *il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) dovrà garantire un adeguato numero di punti di misura della qualità delle acque lungo il Rio dei Cerri. Si concorda con quanto indicato nello Studio di incidenza nel ritenere che gli accorgimenti sopra richiamati siano idonei a scongiurare impatti significativi di tipo indiretto sui valori ambientali tutelati dai Siti Natura 2000 sopra citati e dalla Rete Natura 2000.* L'Area esprime quindi *un orientamento favorevole, come Autorità regionale competente per la procedura di valutazione di incidenza ai sensi del DPR n. 357/1997, sul progetto "SS4 VIA SALARIA - Adeguamento della piattaforma stradale e messa in sicurezza dal Km 56+000 al Km 64+000 (Lotto 1) e dal Km 64+000 al Km 70+800 (Lotto 2)", nel rispetto degli accorgimenti (misure di mitigazione) indicati nello Studio di incidenza (pagg. 95-97) e sopra richiamati.*

- Direzione Regionale per le Politiche Abitative e la Pianificazione Territoriale, Paesistica e Urbanistica Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Province di Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo prot. 1026934 del 19/10/2022 nelle cui conclusioni riporta quanto segue:

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 senti 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)"

REGIONE LAZIO

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 alla citata 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. Per quanto esposto, nell'ambito della procedura in oggetto può ritenere che il progetto in esame – relativo all'"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)" pur generando inevitabili impatti di natura paesaggistica possa essere realizzato mettendo in atto ogni misura idonea a migliorarne l'inserimento nel contesto naturale attraverso l'utilizzo delle necessarie misure compensative, e di materiali e tecniche costruttive utili a favorirne la mitigazione ambientale. Si evidenzia che il presente contributo costituisce atto autonomo riferito ai soli aspetti paesaggistici, restando fermo il coinvolgimento della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio, ex art. 6 del D.Lgs.n.127/16 in materia di disposizioni relative alle autorizzazioni paesaggistiche

Preso atto che 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);

Considerato che la realizzazione dei suddetti interventi sulla S.S. 4 "via Salaria" dal Km 56+000 al Km 64+000 e dal Km 64+000 al Km 70+800 consente di migliorare la sicurezza e l'efficienza del collegamento stradale tra Passo Corese e Rieti, attraverso la realizzazione di una strada extraurbana principale con due corsie per senso di marcia;

Considerato che sono state valutate le interrelazioni tra il progetto proposto e i fattori ambientali coinvolti;

Considerato che la presente pronuncia riguarda il progetto così come completato attraverso le documentazioni integrative pervenute;

TUTTO CIÒ PREMESSO

effettuata la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23, della parte II del D.lgs. n. 152/2006 e ss.mm. e ii, in relazione alle situazioni ambientali e territoriali descritte in conformità degli allegati II e VII della II del citato decreto, si esprime pronuncia di compatibilità ambientale favorevole alle seguenti condizioni:

1. Il progetto esecutivo dovrà essere realizzato secondo quanto previsto negli elaborati trasmessi e dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione e compensazione indicate nello

Studio di impatto Ambientale.

2. La realizzazione delle opere previste nel Piano in oggetto dovrà essere effettuata nel rispetto delle Norme di attuazione per il Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria, del Piano della Tutela delle Acque regionale e del Piano comunale della zonizzazione acustica, nonché delle norme regionali relative all'inquinamento luminoso, individuando le misure di mitigazione al fine di ridurre gli impatti.

3. In merito agli aspetti paesaggistici, dovranno essere adottate tutte le misure di tutela previste per i rispettivi vincoli, 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.

4. Per le aree interessate da svincoli, trincee, gallerie, 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.

5. Data la dimensione di aree boscate sottratte, in tema di *rimboschimento compensativo* il proponente (Rif. ultima integrazione) sostiene: è *stata stimata una valorizzazione economica al fine compensativo, in quanto ANAS non dispone, ad oggi, di superfici utili al rimboschimento; tuttavia, nell'ambito della successiva fase di conferenza di servizi, ANAS si impegnerà ad avviare un confronto con le amministrazioni locali al fine di individuare la disponibilità di aree idonee al rimboschimento compensativo.* Si chiede di assicurare che tale confronto abbia luogo e che siano coinvolti tutti gli enti territoriali che potrebbero disporre di aree da assoggettare a rimboschimento compensativo.

6. In riferimento alla cantierizzazione, la dichiarazione del proponente secondo cui le lavorazioni saranno effettuate anche durante periodi di attività riproduttiva di fauna selvatica e avifauna (nonostante le misure mitigative previste: impiego di *mezzi d'opera con ridotte emissioni di CO2, ibridi o Euro 6 o superiore, nel rispetto dei regolamenti Direttive EU Stage V relative a emissioni dello scarico ed emissioni sonore*, (…) *l'utilizzo di barriere acustiche mobili a protezione di lavorazioni in aree sensibili per ricondurre il clima acustico al di sotto dei 65 db(A), etc*) non può considerarsi adeguata. Vanno dunque attuati tutti gli accorgimenti utili a evitare azioni impattanti nei periodi di riproduzione della fauna, anche considerato che il proponente, in sede di integrazioni, ha sostenuto che *valuterà la possibilità di programmare le lavorazioni al di fuori dei periodi di maggiore sensibilità per la fauna selvatica e per l'avifauna in particolare (periodo marzo-giugno)*. Si chiede che tali propositi non si riconducano a una *valutazione di possibilità*, ma che si traducano in azioni certe e le ripartizioni temporali delle lavorazioni seguano una tempistica adeguata alle esigenze ambientali complessive e specifiche.

7. Si chiede che venga prestata particolare attenzione alle lavorazioni in prossimità della parte terminale del lotto 2, dove sono presenti alcuni densi reticoli idrografici (in particolare, due fossi, il Fosso delle Rotte e il Fosso Ariana). Trattandosi di corsi d'acqua che *non si sviluppano in stretta adiacenza al tracciato, come avviene per il Rio dei Cerri*, piuttosto appaiono *caratterizzati da un'ampia area di esondazione che coinvolge in alcuni tratti anche la strada esistente o si interrompe nelle immediate vicinanze*, è necessario utilizzare accorgimenti idonei a evitare riversamenti, anche non inquinanti, all'interno degli alvei, sì da scongiurare eventuali depositi sedimentari e invasivi per gli ecosistemi acquatici. Altrettanto deve essere applicato per il Rio Cerri, in considerazione della sua confluenza. nel Fiume Farfa (prossima al lotto 1), la cui importanza ecosistemica è sancita dalla ZSC omonima.

8. Il progetto esecutivo dovrà recepire integralmente le condizioni e prescrizioni riportate nei pareri citati in premessa.

<u>Raccomandazioni</u>

A. È opportuno considerare che il proponente ha stimato la sottrazione di habitat faunistico attraverso analisi GIS eseguite tramite la sovrapposizione delle aree di cantiere, della nuova impronta della sede stradale e delle opere accessorie, con la cartografia dell'idoneità faunistica. *Le categorie di*

REGIONE LAZIO

idoneità faunistiche coinvolte sono due: idoneità alta (aree boscate naturali) e *idoneità bassa (aree agricole irrigue, aree urbanizzate a densità media, ecc.)*. L'impatto stimato è di valore medio in fase di esercizio. Per quel che attiene le aree boscate naturali, trattandosi di impatto permanente, va tenuto presente che si tratta di porzioni di territorio che accolgono, tra l'altro, varie e particolari specie faunistiche e avifaunistiche, anche per la vicinanza con aree protette della Rete Natura 2000. Per le riprofilature/risagomature dei versanti, incluse tra le azioni di impatto permanente, è necessario adottare, il più possibile, metodologie innovative a basso impatto ambientale e visivo. Si ravvisa dunque l'opportunità di impiego prevalente di tecniche di ingegneria naturalistica che consentano il ripopolamento, nel tempo, delle aree assoggettate a tali tipologie di interventi.
Pertanto:

A.1. Si raccomanda di eseguire un'attenta riflessione sull'uso, per le pannellature in aree periurbane, dei trattamenti a vista *con motivi architettonici da matrice in gomma*. Esistono possibili sostituzioni altamente prestanti, non in gomma, e ben più adeguate all'ambiente (p.e. rivestimenti, più o meno rinverdibili, in materiali naturali).

A.2. Si raccomanda di evitare – laddove possibile (previa analisi dettagliata della composizione delle masse rocciose e privilegiando la sicurezza) – l'uso di reti paramassi metalliche a vista (p.e. dove sono previsti interventi di protezione con chiodature e reti tradizionali) e di impiegare tecniche altrettanto prestanti e meno invasive, agendo con interventi attivi e passivi. Per esempio, si valuti la possibilità di ricorrere per le differenti esigenze, tra l'altro, a:

- eventuali discaggi e riempimenti/ricuciture delle lesioni di roccia con iniezioni di adeguate miscele consolidanti,

- impiego di reti metalliche con geo-sintetici anti-erosivi e rinverdimento contestuale (intervento attivo), - impiego di rilevati paramassi in terra rinforzata (intervento passivo).

B. Si raccomanda, per le medesime ragioni sopra esposte, la minimizzazione dell'impatto anche in fase cantieristica, eventualmente preservando particolari esemplari vegetazionali (tramite, per esempio, pannellature protettive temporanee) che possono fungere da volano anche per il futuro ripopolamento faunistico.

La presente istruttoria tecnico-amministrativa è redatta in conformità della parte II del D.lgs. 152/06.

Copia