



Ministero della cultura

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI
E PAESAGGIO
SERVIZIO V

Roma, vedi intestazione digitale

Al Ministero dell'ambiente e della Sicurezza Energetica

Direzione generale Valutazioni ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
VA@pec.mite.gov.it

Prot. n. vedi intestazione digitale

Class. 34.43.01/ fasc.25.70.9/2019

Oggetto: [ID_VIP:7721] "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).
Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs.n.152/2006 e art.51 L.120/2020, comprensivo della valutazione d'incidenza di cui all'art.5 del DPR 357/1997 e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017.

Proponente: ANAS – Gruppo FS italiane

Parere tecnico istruttorio della Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio (ABAP).

e.p.c. al

Ministero della Cultura
Ufficio di Gabinetto dell'On. Ministro
udcm@pec.cultura.gov.it

Ministero dell'ambiente e della Sicurezza Energetica
Commissione Tecnica di verifica
dell'impatto ambientale - VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it

Ministero della Cultura
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per
l'Area metropolitana di Roma e la Provincia di Rieti
sabap-met-rm@pec.cultura.gov.it

Parco archeologico dell'Appia antica
pa-appia@pec.cultura.gov.it
DG ABAP – Servizio II
DG ABAP – Servizio III

Alta

Regione Lazio
Direzione regionale ambiente
direzioneambiente@regione.lazio.legalmail.it
Area valutazione di impatto ambientale
ufficiovia@regione.lazio.legalmail.it

Commissario Straordinario per gli interventi
infrastrutturali sulla Strada Statale 4 "Salaria"

comm.salaria@pec.governo.it

Società ANAS S.p.A.

anas@postacert.stradeanas.it

VISTO il Decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, recante "Istituzione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali a norma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 250 del 26 ottobre 1998;

VISTO il Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n.137", pubblicato nel S.O. n. 28 alla Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio



MINISTERO
DELLA
CULTURA

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

2004;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152, recante *"Norme in materia ambientale"*;

VISTA la legge 7 agosto 1990, n. 241 recante *"Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi"* e il Decreto Legislativo 14 marzo 2013, n. 33 recante il *"riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni"*;

VISTO il DPCM n. 171 del 29 agosto 2014 recante *"Regolamento di organizzazione del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo"*;

VISTO l'art. 4, commi 3, del D.M. 27 novembre 2014, concernente *"Articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo"*, registrato dalla Corte dei Conti il 19/12/2014 al foglio 5624;

VISTO il Decreto interministeriale 24 dicembre 2015, pubblicato sulla G.U. n. 16 del 21-01-2016, sottoscritto dall'allora Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con l'allora Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, recante *"Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale"*;

VISTO il Decreto del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo n. 44 del 23 gennaio 2016 recante *"Riorganizzazione del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ai sensi dell'art. 1 comma 327 della legge 28 dicembre 2015, n.208"* registrato alla Corte dei Conti il 29 febbraio 2016, n. 583 del registro dei Provvedimenti, e pubblicato in G.U.R.I. l'11 marzo 2016, Serie Generale n. 59, ed entrato in vigore il 26 marzo 2016;

VISTA la Circolare n. 14 del 25 marzo 2016 del Segretario Generale del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, avente ad oggetto *"Riorganizzazione del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ai sensi dell'art. 1 comma 327 della legge 28 dicembre 2015, n.208"* – Entrata in vigore – Fase transitoria e continuità amministrativa;

VISTO il Decreto legge 12 luglio 2018, n. 86, recante *"Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri dei beni e delle attività culturali e del turismo, delle politiche agricole alimentari e forestali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché in materia di famiglia e disabilità"*. (pubblicato in G.U.R.I.- Serie Generale n.160 del 12-07-2018), con il quale tra l'altro l'ex *Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo* ha assunto la nuova denominazione di *"Ministero per i beni e le attività culturali"* convertito con modificazioni dalla L. 9 agosto 2018, n. 97 (in G.U. 14/08/2018, n. 188);

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 19 giugno 2019, n. 76 *"Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance"* (pubblicato in G.U. Serie Generale n.184 del 07-08-2019);

VISTO l'articolo 1, comma 16, del decreto legge 21 settembre 2019, n. 104, recante *"Disposizioni urgenti per il trasferimento di funzioni e per la riorganizzazione dei Ministeri per i beni e le attività culturali, delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, dello sviluppo economico, degli affari esteri e della cooperazione internazionale, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché per la rimodulazione degli stanziamenti per la revisione dei luoghi e delle carriere e per i compensi per lavoro straordinario delle Forze di polizia e delle Forze armate e per la continuità delle funzioni dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni"* (pubblicato in G.U.- Serie Generale n.222 del 21-09-2019), ai sensi del quale la denominazione *"Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo"* sostituisce, ad ogni effetto e ovunque presente in provvedimenti legislativi e regolamentari, la denominazione *"Ministero per i beni e le attività culturali"*, così come comunicato dalla Direzione Generale Organizzazione con la Circolare n. 306 del 23 settembre 2019, prot. n. 2908;

VISTO il D.P.C.M. n. 169 del 2 dicembre 2019, recante *"Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance"*, pubblicato nella G.U., ser. gen., n. 16 del 21 gennaio 2020, e modificato dal modificato dal D.P.C.M. 24 giugno 2021, n. 123;

VISTO il DM del MiBACT 28 gennaio 2020, n. 21, recante *"Articolazione degli uffici dirigenziali di livello non generale del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo"*;



VISTO l'articolo 1 del Decreto legge 1 marzo 2021, n. 22, convertito con modificazioni dalla L. 22 aprile 2021, n. 55 (in G.U. 29/04/2021, n. 102), recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri", pubblicato sulla G.U. Serie Generale n. 51 del 1 marzo 2021 che modifica il comma 1, numeri 8 e 13, dell'articolo 2 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, e in particolare considerato che a seguito della modifica di cui al punto precedente, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha cambiato la propria denominazione in "Ministero della transizione ecologica" ed il Ministero per i beni per i beni e le attività culturali e per il turismo ha cambiato altresì la propria denominazione in "Ministero della Cultura";

VISTO il decreto legge 11 novembre 2022, n. 173, recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri", per il quale articolo 4, comma 1, il "Ministero della transizione ecologica" assume la denominazione di "Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica".

VISTO il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 24 giugno 2021, n. 123, recante "Regolamento concernente modifiche al regolamento di organizzazione del Ministero della cultura, degli uffici di diretta collaborazione del Ministro e dell'Organismo indipendente di valutazione della performance";

CONSIDERATO che il decreto-legge 24 febbraio 2023 n. 13, con l'art. 19, comma 2, lett. b), ha soppresso la disposizione di cui alla lett. g-ter del co. 1 dell'art. 23 del D.Lgs. n. 152/2006, e, con il comma 2, lett. c) del medesimo articolo, ha regolamentato il rapporto tra la procedura di verifica dell'interesse archeologico e la VIA, introducendo all'art. 25 del D.Lgs. n. 152/2006 la seguente disposizione: "2-sexies. In ogni caso l'adozione del parere e del provvedimento di VIA non è subordinata alla conclusione dell'attività di verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi dell'articolo 25 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 o all'esecuzione dei saggi archeologici preventivi prevista dal decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42", confermando, di fatto, l'assoggettamento del progetto di cui trattasi alla medesima procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico, sebbene nei limiti sopra indicati con riguardo al procedimento di VIA di competenza statale;

VISTO il decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 recante "Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici", in particolare l'articolo 41, comma 4, e l'Allegato I-8;

CONSIDERATO che in merito alla predetta procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico, visto anche l'art. 226, co. 5, del D.Lgs. n. 36/2023 ("Ogni richiamo in disposizioni legislative, regolamentari o amministrative vigenti al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, o al codice dei contratti pubblici vigente alla data di entrata in vigore del codice, si intende riferito alle corrispondenti disposizioni del codice o, in mancanza, ai principi desumibili dal codice stesso"), e l'abrogazione del D.Lgs. n. 50/2016 a far data dal 01/07/2023, essa è attualmente prevista dall'art. 41, co. 4, del D.Lgs. n. 36/2023 e si svolge secondo la procedura ivi dettata dall'allegato I.8.;"

VISTA la Circolare n. 32 del 12/07/2023 della Direzione generale Archeologica, belle arti e paesaggio e della Soprintendenza speciale per il PNRR, recante "Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici": aggiornamenti normativi e procedurali in materia di verifica preventiva dell'interesse archeologico (VPIA)", in particolare il paragrafo 1. Ambito di applicazione.

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 01 luglio 2022, registrato alla Corte dei Conti il 14/07/2022 con n. 1870, con il quale, ai sensi dell'art. 19, comma 4 del d.lgs. 165/2001, è stato conferito al Dott. Luigi La Rocca l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale della Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio e della Soprintendenza Speciale per il PNRR;

VISTO che con Deliberazione del Consiglio Regionale Lazio n.5 del 21.04.2021 è stato approvato, il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (di seguito anche *PTPR*) e che, in seguito alla sottoscrizione dell'Accordo interistituzionale tra Regione e Ministero avvenuta il 27.05.2021, il Piano paesaggistico è stato pubblicato sul BUR n.56 del 10.06.2021 e da quella data risulta, pertanto, vigente ed efficace;

CONSIDERATO che con nota prot.n.774009 del 03.12.2021 successivamente perfezionata con nota prot.n.820792 del 23.12.2021 la Società ANAS S.p.A. (di seguito anche Proponente), su mandato del Commissario Straordinario per gli interventi infrastrutturali sulla Strada Statale 4 "Salaria" nominato con D.P.C.M. del 16.04.2021, ha presentato all'allora Ministero della Transizione ecologica, attualmente Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (di seguito anche *MASE*, in considerazione della modifica della nomenclatura) istanza di Valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs.n.152/2006, integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997, e contestuale Verifica del piano di utilizzo delle terre e rocce da



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

scavo, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017 per il progetto definitivo "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)";

PREMESSO che con riferimento al suddetto progetto definitivo il Proponente ha dichiarato quanto segue:

- L'intervento rientra nell'elenco delle opere infrastrutturali per la cui realizzazione, ai sensi dell'art.4 del DL 32/2019 convertito con L.n.55 del 14.06.2019, è stata prevista la nomina di un commissario straordinario, Ing. Fulvio Maria Soccodato, disposta con DPCM del 16.04.2021;
- Il progetto è localizzato nella provincia di Rieti, Regione Lazio e prevede l'ampliamento della piattaforma stradale per il miglioramento delle caratteristiche funzionali e di sicurezza della S.S.4 "Salaria" nel tratto compreso tra:
 - il km 56+000 ed il km 64+000 (Lotto 1), di estesa pari a circa 8 km, con inizio dalla rotatoria Ponte Buida e termine in corrispondenza della rotatoria sullo svincolo di Turano, ricadente per un tratto al confine tra i Comuni di Casaprota e Poggio San Lorenzo, per poi proseguire nel territorio del Comune di Torricella, in Sabina, in Provincia di Rieti, regione Lazio (intervento denominato RM180);
 - il km 64+000 ed il km 70+800 (Lotto 2), di estesa pari a circa 7 km, con inizio dallo svincolo per il lago del Turano (termine intervento RM180) nei pressi di Ornaro e termine in corrispondenza dell'imbocco alla galleria Colle Giardino alle porte di Rieti (esclusa dall'intervento), ricadente nei Comuni di Torricella in Sabina (RI) e Rieti, in Provincia di Rieti, regione Lazio (intervento denominato RM364);
- 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;
- L'ampliamento della piattaforma stradale è previsto attraverso una infrastruttura a carreggiate separate;
- Trattandosi di adeguamento di infrastruttura esistente, ai sensi del D.M. 22/04/2004, il tracciato è stato progettato avendo "a riferimento" il DM 5/11/2001 con alcune deroghe che hanno riguardato essenzialmente i criteri di carattere ottico (sviluppo curve, lunghezze rettili, etc.). Inoltre, in relazione alle difficili condizioni geomorfologiche del territorio interessato viene adottato un intervallo di velocità (70 – 100) in luogo di (70 – 120);
- La piattaforma è di tipo B (extraurbane principali), con due corsie per senso di marcia da 3,50 m (larghezza corrispondente alle categorie funzionali del D.M. 05/11/2001 con Vpmax=100 km/h), separate da una barriera spartitraffico. L'intervento prevede anche l'adeguamento delle intersezioni stradali e la loro razionalizzazione, compresi gli impianti di illuminazione, e le predisposizioni per la Smart Road;

Nella medesima istanza Il Proponente ha dichiarato:

- che 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. A tal proposito si rappresenta, altresì che il comma 2 del richiamato articolo 4 del D.L. 32/2019 prevede che "[...] l'approvazione dei progetti da parte dei Commissari Straordinari, d'intesa con i Presidenti delle regioni territorialmente competenti, sostituisce, ad ogni effetto di legge, ogni autorizzazione, parere, visto e nulla osta occorrenti per l'avvio o la prosecuzione dei lavori, fatta eccezione per quelli relativi alla tutela ambientale, per i quali i termini dei relativi procedimenti sono dimezzati [...]";
- l'intervento interferisce con alcune aree sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs.n.42/2004 per le quali, nell'ambito del presente procedimento di VIA ai sensi dell'art.25 co.2-quinquies del D.lgs.152/2006, è stata redatta la documentazione relativa alla Relazione paesaggistica, secondo i contenuti del DPCM 12/12/2005 ai fini dell'acquisizione della relativa autorizzazione di cui all'art.146 del D.Lgs.42/2004 richiesta;
- ai sensi dell'art.10, co.3 del D.Lgs.152/2006 la procedura in oggetto comprende la procedura di valutazione di incidenza di cui all'art.5 del DPR n.357/1997;
- all'istanza è allegato il Piano di utilizzo delle Terre e Rocce da scavo, DPR 120/2017, art.9, co.2.";

CONSIDERATO che con nota prot.n.146964 del 29.12.2021 la Direzione Generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo, Divisione V – Sistemi di valutazione ambientale (di seguito Direzione Generale Valutazioni



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

ambientali – anche DGVA) del MASE ha comunicato la procedibilità dell'istanza in argomento, informando che la documentazione predisposta dal Proponente risultava scaricabile all'indirizzo 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 - Documentazione - Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali - VAS - VIA – AIA (minambiente.it) e, successivamente all'indirizzo: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8203/12069> nella pagina dedicata alla procedura sul sito del MASE;

CONSIDERATO che, con nota **prot. n.3036 del 28.01.2022**, questa Direzione generale Archeologia Belle Arti e paesaggio (di seguito anche *DG ABAP*) del Ministero della Cultura (di seguito anche *MIC*), nel comunicare alla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e paesaggio per l'area metropolitana di Roma e la provincia di Rieti (di seguito anche *Soprintendenza*) territorialmente competente e ai servizi II e III della medesima DG ABAP, l'avvio del procedimento di cui trattasi comunicato dalla DGVA del MASE, contestualmente, ha fatto richiesta di espressione del parere endoprocedimentale e dei contributi di competenza;

TENUTO CONTO che la medesima nota veniva trasmessa altresì al Parco archeologico dell'Appia Antica (di seguito anche *Parco archeologico*), in considerazione della individuazione da parte del Proponente, di alcuni siti di deposito delle terre e rocce da scavo posti all'interno del perimetro del suddetto territorio Parco;

CONSIDERATO che nella documentazione il Proponente specifica le CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO, come segue:

"L'intervento previsto, consiste sostanzialmente nel potenziamento della strada statale nel tratto compreso tra il Km 56+000 ed il km 70+800, mediante l'adeguamento della piattaforma esistente della S.S.4 "Salaria" ad una piattaforma assimilabile, per caratteristiche tecniche, alla cat.B. La sezione stradale, di larghezza complessiva di 20.30 m, prevede complessive due corsie per senso di marcia separate da spartitraffico centrale. L'intervento prevede anche la messa in sicurezza delle intersezioni stradali e la loro razionalizzazione, oltre alla realizzazione di un sistema per il controllo della velocità di percorrenza del tratto (...).

Il progetto è localizzato nella provincia di Rieti, Regione Lazio e prevede l'ampliamento della piattaforma stradale per il miglioramento delle caratteristiche funzionali e di sicurezza della S.S.4 "Salaria". Il tracciato si sviluppa su due lotti:

- *il primo (Lotto 1) da Ponte Buida km 00+000 (già km 56) a km 7+966 svincolo di Ornaro Basso;*
- *il secondo (Lotto 2) dal km 00+000 (già km 64) Svincolo Ornaro Basso al km 6+900 inizio galleria esistente.*

In particolare nel tratto compreso tra:

- *il km 56+000 ed il km 64+000 (Lotto 1), di estesa pari a circa 8 km, con inizio dalla rotatoria Ponte Buida e termine in corrispondenza della rotatoria sullo svincolo di Turano, ricadente per un tratto al confine tra i Comuni di Casaprota e Poggio San Lorenzo, per poi proseguire nel territorio del Comune di Torricella, in Sabina, in Provincia di Rieti, regione Lazio (intervento denominato RM180).*
- *Il km 64+000 ed il km 70+800 (Lotto 2), di estesa pari a circa 7 km, con inizio dallo svincolo per il lago del Turano (termine intervento RM180) nei pressi di Ornaro e termine in corrispondenza dell'imbocco alla galleria Colle Giardino alle porte di Rieti (esclusa dall'intervento), ricadente nei Comuni di Torricella in Sabina (RI) e Rieti in Provincia di Rieti, regione Lazio (intervento denominato RM364).*

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.

L'ampliamento della piattaforma stradale è previsto attraverso una infrastruttura a carreggiate separate.

Trattandosi di adeguamento di infrastruttura esistente, ai sensi del D.M. 22/04/04, il tracciato è stato progettato avendo "a riferimento" il DM 5/11/2001 con alcune deroghe che hanno riguardato essenzialmente i criteri di carattere ottico (sviluppo curve, lunghezze rettifili, etc.). Inoltre, in relazione alle difficili condizioni geomorfologiche del territorio interessato viene adottato un intervallo di velocità (70 -100) in luogo di (70-120);

L'adeguamento della piattaforma esistente della S.S.4 "Salaria" consente la realizzazione di una piattaforma assimilabile, per caratteristiche tecniche, a quelle di tipo B (extraurbane principali). La sezione stradale prevista, di larghezza complessiva pari a circa 20.30 m, è con due corsie per senso di marcia da 3,50 m (larghezza corrispondente alle categorie funzionali del D.M. 05/11/2001 con $V_{pmax}=100$ km/h), separate da una barriera spartitraffico. L'intervento prevede anche l'adeguamento delle intersezioni stradali e la loro razionalizzazione,



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

compresi gli impianti di illuminazione, e le predisposizioni per la Smart Road.

L'intero tracciato del primo lotto si sviluppa in affiancamento al percorso del Rio dei Cerri.

In particolare l'alveo del fiume si dispone in alcuni tratti alla destra e in alcuni tratti alla sinistra del tracciato esistente. Il tracciato compreso nel secondo lotto di progetto è interessato invece dalla presenza di corsi d'acqua più brevi, concentrati in particolare nel tratto finale del tracciato (Fosso delle Rotte e Fosso Ariana). Orografia e idrografia rappresentano pertanto le problematiche generali che accomunano entrambi i lotti di progetto, unitamente all'esigenza di garantire l'esercizio della viabilità lungo l'intera tratta (lotto 1 e lotto 2) durante tutta la durata della cantierizzazione.”;

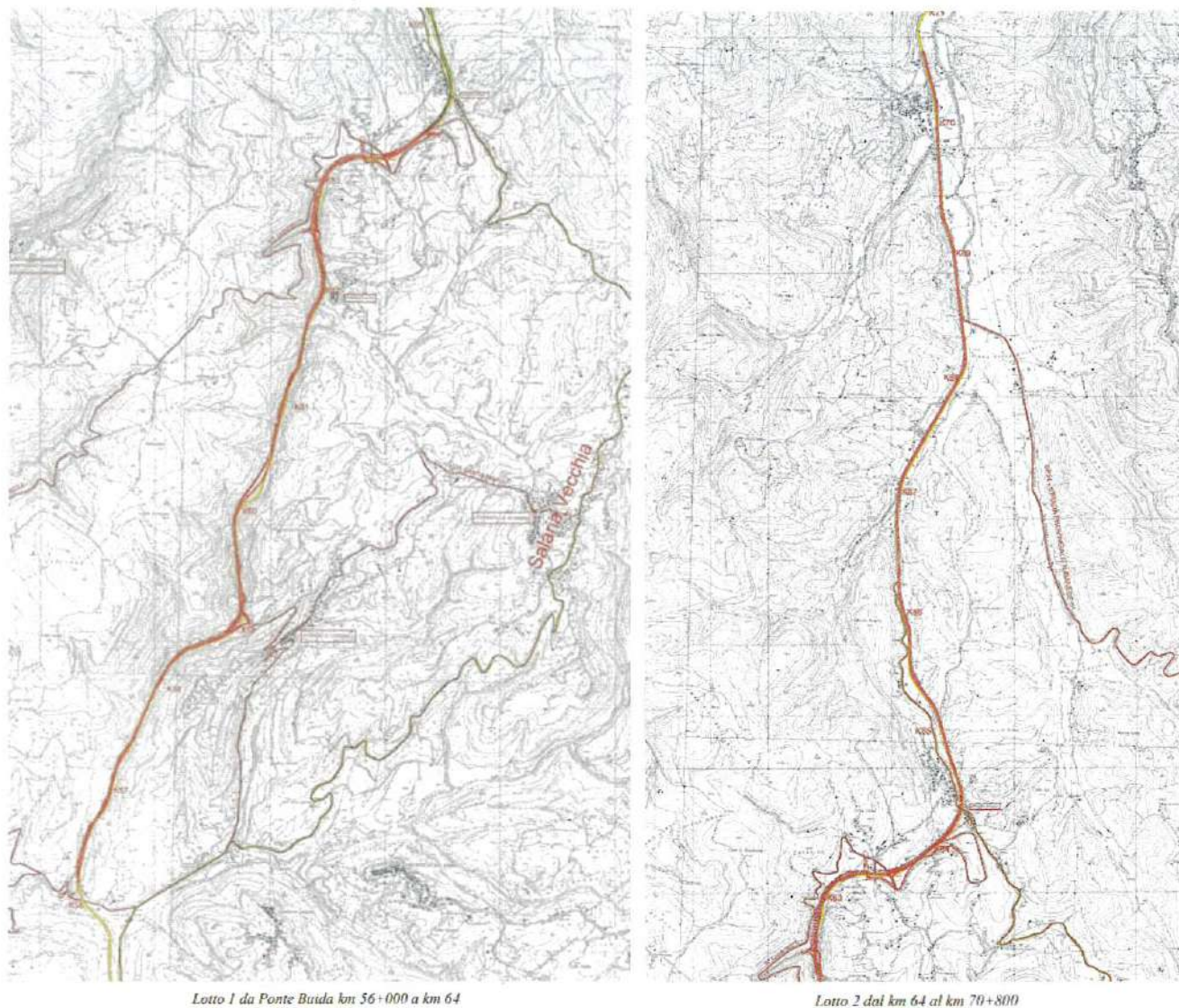


Fig. 1. Inquadramento del progetto su CTR: Lotto 1 da Ponte Buida km 00+000 a km 7+966 svincolo di Ornaro Basso (a sinistra), Lotto 2 dal km 00+000 Svincolo Ornaro Basso al km 6+900 inizio galleria esistente (a destra). (cfr. T00IA01AMBRE01B SIA- REL.GEN.).

CONSIDERATO che nello **Studio delle alternative di progetto** inserito a pag. 142 della “Relazione Generale - Studio di impatto ambientale - T00IA01AMBRE01B” (di seguito anche SIA- REL.GEN.) il Proponente ha dichiarato:

“Il progetto è stato redatto valutando diverse soluzioni, al fine di individuare quella che presentasse le caratteristiche migliori sotto gli aspetti di correlazione con il tracciato esistente, di impatto paesaggistico e ambientale della soluzione con il territorio circostante, di requisiti prestazionali, di complessità delle fasi esecutive. Le alternative di tracciato sono accomunate principalmente dall'adozione di una Vp max pari a 100 km/h, ridotta rispetto al limite di 120 km/h relativo alle strade di categoria B, conformemente a quanto già previsto in fase di progettazione preliminare da Anas. La Vp max adottata consente di adottare raggi planimetrici più bassi e una larghezza ristretta delle corsie e dello spartitraffico. In tal modo la piattaforma stradale passa dai 22 m della categoria B “standard” ad una larghezza ridotta di 20.30 m (modulo corsia: 3.50 m; banchine: 1.75 m; spartitraffico: 1.80m). Il carattere di adeguamento dell'intervento in oggetto consente l'adozione di tali deroghe rispetto ai limiti di normativa.



Inoltre, l'analisi delle alternative è stata condotta considerando input, dati di base, interferenze e vincoli di progetto di seguito riepilogati.

Sezione funzionale:

- in coerenza con quanto previsto nel progetto preliminare Anas 2012 la sezione adottata prevede due carreggiate monodirezionali con due corsie di marcia da 3.50m e banchina da 1.75m. Lo spartitraffico presenta larghezza pari a 1.80m.;
- massimo sfruttamento della sede esistente al fine di contenere il consumo di territorio compatibilmente con i vincoli imposti dalla normativa vigente in tema di tracciati stradali;
- eliminazione delle intersezioni a raso e adozione di svincoli a livelli sfalsati;
- realizzazione di viabilità di ricucitura per contemperare l'esigenza di collegare la strada di progetto con la viabilità locale esistente.

Tra gli altri requisiti richiesti al progetto, vi è ancora:

- costruzione dell'opera per fasi al fine di consentire l'esercizio sulla SS 4 Salaria, seppure con condizionamenti dettati dai lavori;
- significativo incremento della sicurezza del tracciato, assumendo che il grado di sicurezza stradale è funzione, oltre che del volume di traffico, della geometria della strada (geometria orizzontale, verticale e sezione stradale);
- minimizzare gli effetti della nuova strada sull'ambiente naturale e sulle attività umane in essere o previste.

Condizionamenti dettati dal sito. Infine si elencano gli ulteriori condizionamenti dettati dalle caratteristiche del sito di intervento:

- condizioni morfologiche dei siti di progetto: si evidenzia che il lotto 1 si sviluppa su un territorio scosceso e che l'attuale Salaria tra il km 56 e il km 64 presenta importanti sezioni a mezza costa con tagli lato monte e con la presenza di un'asta fluviale in stretta adiacenza con numerosi attraversamenti della strada esistente mediante ponticelli e tombini;
- aree di elevata vulnerabilità degli acquiferi;
- aree di accentuata pendenza.

CONSIDERATO che in Relazione al **Lotto 1** le alternative progettuali esaminate, nel documento "T00IA01AMBRE01B" SIA - REL.GEN. presentato con l'istanza, vengono così descritte:

"LOTTO 1. Si evidenzia che lo studio delle alternative del lotto 1 è stato condotto a partire da quanto emerso in fase di progettazione preliminare. In particolare ci si riferisce al progetto preliminare elaborato e approvato da ANAS nel 2012.

La prima alternativa considerata coincide con la soluzione del progetto preliminare "calata" sul rilievo aerofotogrammetrico in scala al 1000 realizzato con tecnologia Lidar che il RTI ha sviluppato per la presente fase di progettazione in ottemperanza a quanto previsto dal CSA. Si precisa che il progetto preliminare Anas del 2012 era sviluppato su cartografia tecnica regionale in scala 1/5000.

La seconda alternativa sviluppata prende origine dalla prima (ossia dal progetto preliminare) adattando il tracciato all'effettivo stato dei luoghi e sanando alcune criticità peraltro già segnalate nel PP; in particolare si è provveduto a perseguire una soluzione con le seguenti caratteristiche:

- conformemente al progetto preliminare, adozione di una sezione tipo con corsie ridotte e conseguentemente con intervallo di progetto 70/100;
- diagramma di velocità pienamente rispettoso con quanto previsto nel DM 2001;
- corretta successione degli elementi geometrici e adeguati valori di raggi e parametri di clotoidi
- adozione di allargamenti in curva per garantire le condizioni di visibilità per la marcia in sicurezza;
- riduzione al massimo dell'impatto con la fascia fluviale e con l'area di esondazione duecentennale del rio adiacente all'asse stradale. Si precisa che il rilievo di aerofotogrammetrico ha consentito la definizione della fascia di esondazione con adeguata precisione;
- riduzione per quanto possibile delle trincee lato monte;
- Modifiche funzionali e geometriche degli svincoli previsti nel progetto preliminare al fine di limitare l'impatto delle opere: si segnala che le soluzioni previste nel progetto preliminare rivedute sulla cartografia di dettaglio sviluppata per la presente fase progettuale comportavano significative opere in particolare per quanto riguarda la realizzazione dei cappi di ritorno (previsti in entrambi gli svincoli) e per la realizzazione delle corsie di scambio. La seconda alternativa presenta caratteristiche funzionali, geometriche e di sicurezza pienamente soddisfacenti. Essa in pratica prende le mosse dal progetto preliminare e lo adatta alle effettive condizioni territoriali: tutte le modifiche apportate rispetto al PP sono dovute alla maggior precisione del rilievo realizzato per lo sviluppo del PD. Si segnalano tra l'altro la necessità di inserire due piccole gallerie (una per la carreggiata Nord e una per la Sud) anche queste determinate dal maggior dettaglio della base cartografica. Infine si segnala che lo svincolo di Ornaro Basso, previsto nel lotto 2 di fatto verrà realizzato nel lotto 1 in ragione delle effettive condizioni morfologiche dei siti interessati dallo svincolo medesimo, mentre sono state introdotte alcune modifiche per la progettazione degli altri svincoli.



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

La terza alternativa analizzata consiste in un'evoluzione della seconda attraverso la ricerca di una soluzione maggiormente performante dal punto di vista della velocità di progetto e della scorrevolezza di tracciato. In pratica si è analizzata una soluzione con una velocità di progetto sempre prossima al limite superiore dell'intervallo di progetto (anche in questo caso 70/100) l'impatto e la ricaduta su territorio e i costi di costruzione di una siffatta alternativa non la rendono di fatto preferibile rispetto alla seconda analizzata. Le tre alternative, nel seguito descritte e illustrate nel dettaglio, sono state inoltre confrontate con l'opzione 0, che prevede la non realizzazione dell'intervento.”;

PRESO ATTO che nel SIA - REL.GEN. la soluzione alternativa n.2 proposta per il Lotto 1 viene così descritta:

“L'alternativa 2 costituisce l'alternativa selezionata, sviluppata nell'ambito del progetto definitivo oggetto del presente SIA. Questa soluzione è caratterizzata dal fatto di non necessitare di limitazioni di velocità nell'ambito dell'intervallo di progetto con l'obiettivo di garantire maggiore sicurezza e confort all'utenza. Le seguenti immagini mostrano planimetria e profilo dell'alternativa selezionata.

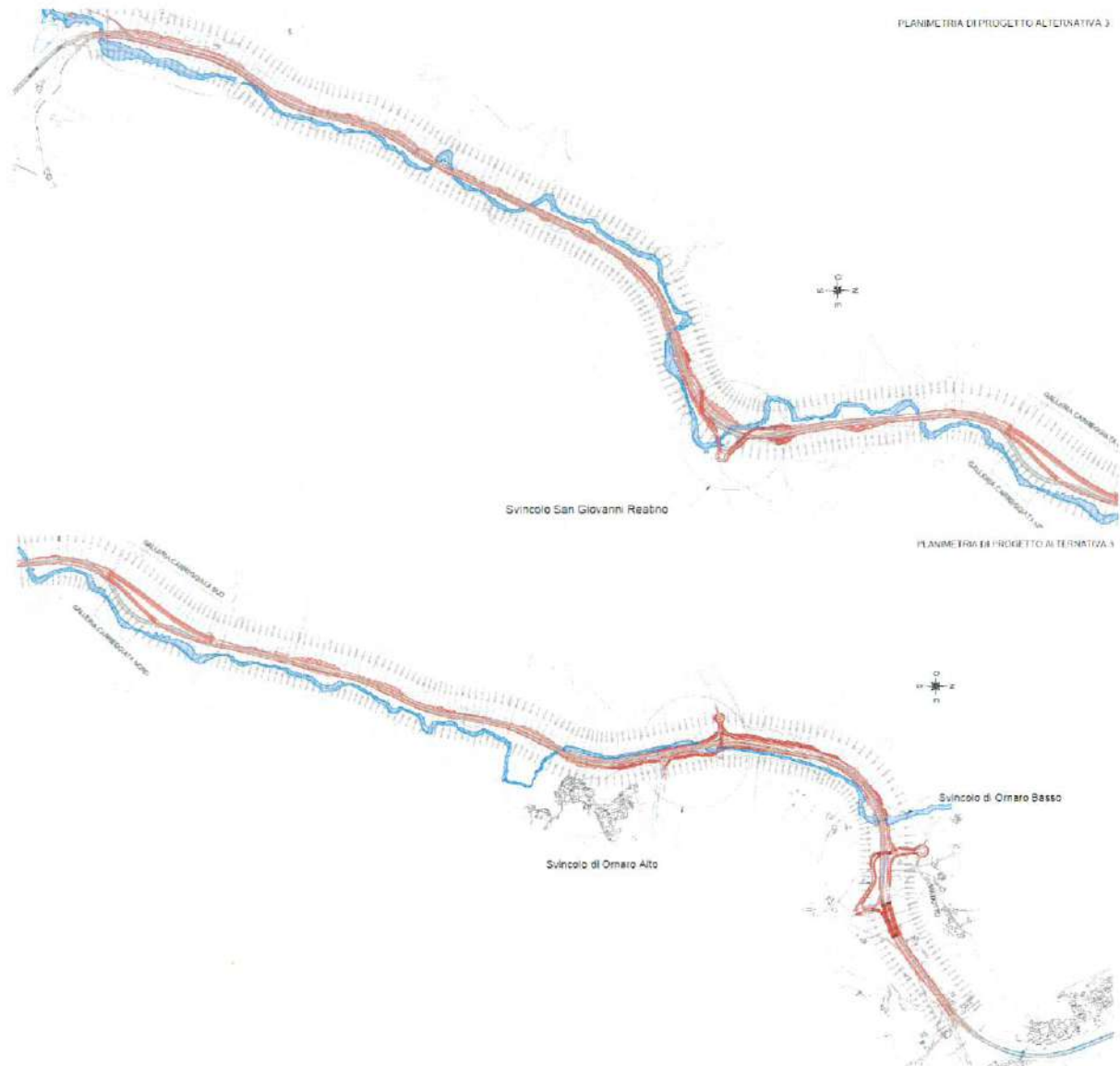


Fig. 2. Lotto 1 - Tracciato alternativa n. 2 selezionata: inizio lotto (in alto), fine lotto (in basso) (cfr. T00IA01AMBRE01B SIA- REL.GEN.)

Il tracciato dell'alternativa 2 si sviluppa per circa 7.96 km fino a congiungersi con lo svincolo per Ormaro sulla Via Salaria Vecchia. L'alternativa 2 costituisce un'ottimizzazione dell'alternativa 1 (progetto preliminare Anas) basata essenzialmente sull'utilizzo di un rilievo cartografico di dettaglio adeguato per la fase di progettazione definitiva. Sulla base del nuovo rilievo è stato possibile definire una soluzione tale da minimizzare l'impatto con il rio e fascia fluviale duecentennale precisando la posizione della sede e delle relative opere. Tenuto conto infatti del vincolo costituito dall'alveo del Rio dei Cerri, la soluzione progettuale adottata prevede l'allargamento della piattaforma stradale prevalentemente lato monte ossia il lato opposto a quello del fiume. Gli allargamenti lato fiume sono di entità modesta rispetto a quelli alto monte e sono stati generalmente realizzati al fine di contenere gli scavi di trincea laddove possibile. La definizione della posizione della nuova sede rispetto



all'esistente è stata inoltre determinata dalla corretta successione degli elementi d'asse e dalla definizione di fasi esecutive tali da garantire la continuità di circolazione con adeguati standard di confort e sicurezza.

Per quanto riguarda la geometria, secondo quanto sancito dal DM 22/04/04, trattandosi di adeguamento di infrastruttura esistente, il tracciato è stato progettato avendo a riferimento il DM 5/11/2001 la piattaforma è il Tipo B (extraurbane principali), conformemente al progetto preliminare Anas. Le caratteristiche geometriche sono state definite nel rispetto delle prescrizioni relative ai criteri di sicurezza contenuti nel D.M. 05/11/2001, con alcune deroghe secondo quanto previsto dal D.M. 22/04/2004 per l'adeguamento delle strade esistenti.

Le deroghe hanno riguardato essenzialmente i criteri di carattere ottico, ossia:

- lunghezza minima e massima dei rettifili;
- sviluppo minimo delle curve circolari;
- valore minimo del parametro A delle curve di transizione (clotoidi) con riferimento al criterio ottico. (...)

Modifiche sostanziali rispetto al progetto preliminare (e all'alternativa 1) hanno riguardato il sistema di svincoli e relative connessioni territoriali.

Per quanto riguarda lo svincolo di Poggio San Lorenzo la soluzione proposta prevede la realizzazione di 4 rampe (2 dirette e 2 semidirette afferenti alla rotatoria (posizionata sul margine destro delle carreggiate di progetto) direttamente connessa alla viabilità ordinaria.

Per la realizzazione di tale configurazione si rendono necessari due opere di scavalco per le rampe della carreggiata sud. La nuova configurazione dello svincolo di Poggio San Lorenzo ha un impatto territoriale ridotto rispetto alla soluzione del progetto preliminare e nel contempo, dal punto di vista funzionale, garantisce una soluzione maggiormente efficiente con la sostituzione dei due cappi di ritorno con manovre dirette/semidirette.

Per lo svincolo di Ornaro Alto viene prevista una soluzione con quattro manovre dirette che confluiscono su un'asse di collegamento dei due versanti opposti rispetto alla Salaria; le due rotatorie all'estremità dell'asse di collegamento garantiscono l'agevole ed efficiente connessione con il territorio per tutte le provenienze e per tutte le destinazioni. Anche in questo caso la soluzione proposta presenta un significativo miglioramento dal punto di vista funzionale e dell'impatto delle opere con l'eliminazione dei cappi di ritorno e l'inserimento di manovre dirette.

Lo svincolo di Ornaro Basso, inizialmente previsto nel secondo lotto, viene ubicato alla pk 7+225 del lotto 1 per motivi legati alla migliore connessione territoriale delle rampe di ingresso ed uscita con riduzione dell'impatto del tessuto urbano dell'abitato di Ornaro basso.

Dal sistema di svincoli descritto derivano la maggior parte delle opere principali previste dall'intervento, consistenti in viadotti e cavalcavia. Tali opere consistono in particolare in:

- n. 4 cavalcavia, per lo scavalco dell'asse principale, di lunghezza variabile ed impalcato realizzato in acciaio calcestruzzo, eccetto che per il cavalcavia CV01 realizzato con travi estradossate in acciaio.
- n. 6 viadotti per l'attraversamento dei corsi d'acqua che costeggiano il tracciato di progetto, realizzati in acciaio calcestruzzo. Tra i sei viadotti è compreso anche il viadotto Ornaro, precedentemente citato.

Rispetto alle precedenti alternative, il viadotto Ornaro consta di due viadotti distinti, uno per ciascuna carreggiata, ciascuno di lunghezza pari a circa 120 m. I due viadotti sono divisi in 4 campate e sono realizzati in acciaio calcestruzzo.

Tra le opere principali si annoverano anche 2 gallerie naturali, necessarie a cavallo della progressiva 60+000 al fine di garantire il rispetto della normativa stradale in tema di omogeneità del diagramma di velocità (salti contenuti tra curve successive) e, contemporaneamente, il corretto distanziamento dall'asta fluviale adiacente al tracciato di progetto.

- galleria naturale su carreggiata sud: dalla pk 59+854 alla pk 60+294 – L = 440 m
- galleria naturale su carreggiata nord: dalla pk 59+875 alla pk 60+329 – L = 454 m

Oltre le opere principali descritte, sono previste numerose opere di sostegno quali paratie e muri di contenimento in corrispondenza dei tagli realizzati lungo il profilo montuoso che affianca il tracciato di progetto.

CONSIDERATO che in relazione agli **IMPATTI POTENZIALI** relativi al **Lotto 1**, il Proponente ha dichiarato che:

- L'alternativa 1 si sviluppa tendenzialmente a cavallo del tracciato esistente senza prevedere allargamenti né dal lato interno né dal lato esterno, riducendo l'ingombro dell'intervento a scapito della funzionalità del percorso.
- L'alternativa 2 si affianca alla strada esistente sempre dal lato opposto al fiume prevedendo allargamenti interni.
- L'alternativa 3 è quella che si discosta maggiormente dall'attuale area di sedime, poiché prevede degli allargamenti dal lato esterno, privilegiando l'aspetto della velocità dei flussi.

Si nota inoltre che le alternative 1 e 3 in corrispondenza delle rampe di inversione si presentano maggiormente invasive rispetto all'alternativa 2, poiché i tratti di inversione sono realizzabili solo a prezzo di profonde e lunghe incisioni del terreno da entrambi i lati della strada e, in taluni casi, realizzando tratti in galleria.

In definitiva, l'Alternativa 3 è quella che comporta il maggiore consumo di suolo in quanto fuoriesce maggiormente dalla sede dell'attuale tracciato e quindi prevede necessariamente un maggior volume di scavi per la realizzazione delle trincee e delle gallerie. Di contro l'Alternativa 1 comporta minore uso di suolo lungo il tracciato, ma maggiore consistenza di opere in corrispondenza degli svincoli. **L'alternativa 2 si configura come una soluzione intermedia tra le Alternative 1 e 3 infatti,**



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

prevedendo allargamenti interni, presenta un maggiore ingombro rispetto all'alternativa 1, ma sviluppandosi sempre lungo il tracciato esistente il consumo di suolo complessivo è inferiore all'alternativa 2. Inoltre il sistema di svincoli a rotatoria concentra la realizzazione delle opere di svincolo in un unico punto anziché in due, come nel caso delle rampe di inversione. Connesso all'aspetto del consumo di suolo, le alternative sono state analizzate anche in relazione al tema delle interferenze sul territorio. La principale interferenza evidenziata nel lotto 1 è quella idraulica, costituita dal Rio dei Cerri che affianca l'intero sviluppo del tracciato; poi invero trattandosi di un'area essenzialmente non urbanizzata e per la maggior parte anche non coltivata, i tracciati alternativi non impattano con ulteriori interferenze. Come sopra illustrato l'alternativa 2 è quella in particolare studiata al fine di minimizzare l'interferenza idraulica, prevedendo l'allargamento della piattaforma stradale sempre dal lato opposto a quello del fiume. Anche l'alternativa 1 pur prevedendo l'allargamento della piattaforma stradale su entrambi i lati, privilegia però l'allargamento lato monte al fine di evitare l'interferenza con il Rio e la relativa fascia di esondazione. L'alternativa 3, sebbene si sviluppi complessivamente più a monte del tracciato esistente, ha un tracciato che interseca in più punti l'area di esondazione del fiume, talora sovrapponendosi a questa. Dal punto di vista paesaggistico le tre alternative non presentano significative differenze se non in corrispondenza degli svincoli. Il paesaggio che caratterizza l'area di progetto è caratterizzato da rilievi che degradano con pendii scoscesi verso la strettissima valle che ospita il tracciato. Lungo tali pendii prevale la vegetazione forestale. L'area pertanto presenta caratteri di equilibrato controllo ambientale, il costruito a ridosso dell'intervento è limitato a elementi isolati e non raggruppati in nucleo; i centri abitati di fondazione medioevale sono allocati sul crinale del versante, offrendo in tale posizione scorci panoramici di rilievo sulla valle. Ricalcando prevalentemente il tracciato di progetto, l'impatto paesaggistico dei tre tracciati analizzati risulta analogo, così come analoghi sono i tagli delle scarpate necessari per l'inserimento della nuova carreggiata. Invece per quanto riguarda gli svincoli, le alternative 1 e 3 si differenziano dall'alternativa 2, in quanto prevedono un sistema di svincoli costituiti da rampe di inversione di marcia. Il sistema a rampa di inversione impatta maggiormente sul paesaggio sia per le notevoli difficoltà di inserimento delle rampe all'interno della valle, sopra evidenziate, sia perché necessita di due rampe di inversione per ciascuno svincolo.

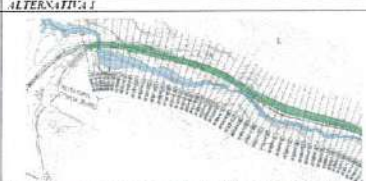
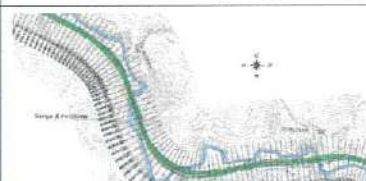
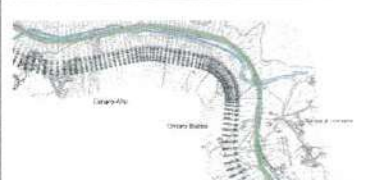
LOTTO 1	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2	ALTERNATIVA 3
<p>PK 0+000,1+0+055</p> 	<p>La soluzione ripropone grosso modo la sede attuale ampliando la sezione attuale su uno il consumo di suolo risulta così limitato anche se, per garantire gli accessi attuali, sono necessarie nuove viabilità laterali.</p> <p>Interferenze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Idraulica - Edilizia - Suolo agricolo 	<p>La soluzione è finalizzata all'aumento di sicurezza del tracciato, perché non ha limitazioni di velocità nell'intervallo di progetto assunto a riferimento. Il consumo di suolo richiede nuove acquisizioni per ampliamenti della sezione utile. L'opzione è rivolta al versante di monte onde evitare l'incassazione dell'area di pertinenza del Rio dei Cerri che scorre nella valle (ma deve non essere previsto un restringimento della sezione di sottomontato del Rio).</p> <p>L'assetto paesaggistico, laddove modificato, viene mitigato all'uso con interventi di controllo antropici previsti dal progetto con rispetto della naturalità del sito.</p> <p>Le interferenze antropiche risultano limitate.</p>	<p>La soluzione presenta una migliore performance stradale rispetto alle alternative 1 e 2.</p> <p>Il consumo di suolo richiede ampie superfici di acquisizione: il tracciato sviluppa più opere in galleria, modificando anche l'assetto del paesaggio. Si prevedono più tratti in variante, altri invece vanno rimossi.</p> <p>In ragione dell'andamento planimetrico sono richiesti anche ampliamenti a valle (non compatibili con le aree di pertinenza del Rio dei Cerri).</p> <p>La soluzione induce troppe pressioni ambientali sull'intero sistema di riferimento.</p>
<p>PK 1+0+055,3+0+225</p> 	<p>Il tracciato, per nelle sue larghe curve geometriche, richiede necessari tagli dei versanti di monte o rimpicciamenti dei versanti di valle (come in questo tratto). A parte la ridotta performance geometrica e di sicurezza, le rampe di inversione di marcia e di accesso alle viabilità, determinano effetti indotti sul paesaggio e sulle aree di pertinenza del Rio dei Cerri con ampliamento delle opere idrauliche.</p>	<p>Il tracciato garantisce migliori performance stradali anche se impiega nuove aree, sia sul versante di monte e con sui versanti di valle, tutelando così la vegetazione di ripa e l'area di esondazione del Rio dei Cerri.</p> <p>L'assetto paesaggistico risulta modificato ma ricondotto sullo suo assetto attuale con interventi di mitigazione in grado di assicurare in tempi brevi una copertura dei tratti interessati.</p> <p>Sono ridotte le interferenze antropiche intravalle.</p>	<p>Il tracciato richiede nuove opere (gallerie) in ragione della migliore performance stradale che genera nuove acquisizioni e dissuasione.</p> <p>Per ricomporre la viabilità esterna le condizioni degli svincoli producono gli stessi effetti della soluzione alternativa 1.</p> <p>Le interferenze identiche risultano più invasive e non accettabili dal punto di vista ambientale.</p> <p>Altre interferenze antropiche sono raggiungibili alle altre soluzioni.</p>
<p>PK 3+000 *+0+055</p> 	<p>Nel tratto di progetto che si sviluppa sulla sede attuale con riguardo alcuni elementi geometrici di progetto si evidenziano un ampliamento verso a monte e una viabilità su fine progetto non estesa alla sede di riferimento, con la necessità di riorganizzare la viabilità esterna.</p>	<p>Nel tratto di progetto, che assume di migliorare la prestazione con assenza di limitazioni di velocità nell'intervallo di progetto e garanzia di sicurezza stradale, sviluppo una carreggiata sulla sede attuale e la nuova carreggiata su nuova sede, facilitando anche l'esecuzione delle fasi. L'assetto paesaggistico è definito costante in quanto la modifica percettiva non è rilevante nonostante il raddoppio.</p>	<p>Al fine di mantenere le stesse prestazioni lungo l'asse anche in questo tratto si ricorre al consumo di suolo minimo con silenzio dell'area di esondazione del Rio dei Cerri, tratti da dismettere e problematiche di riconnessione della viabilità esterna.</p>

Fig. 3 Lotto 1. Tabelle impatti: alcuni degli stralci della comparazione delle 3 alternative progettuali (cfr. T00IA01AMBRE01B SIA - REL.GEN.)



CONSIDERATO che per il **Lotto 2** le alternative progettuali esaminate, nel documento SIA- REL.GEN – "TOOIA01AMBRE01B", vengono così descritte:

"Lo studio delle alternative del lotto 2 è stato condotto a partire da un'ipotesi di tracciato elaborata da Anas nel 2017, che prevedeva il potenziamento della SS4 Salaria dal km 64 al km 70. Tale tracciato era stato definito in scala 1/5000. Conformemente al progetto preliminare del lotto 1, anche per il lotto 2 era prevista l'adozione di una sezione tipo con corsie ridotte e conseguentemente con intervallo di progetto 70/100. A partire da tali dati di base, il progetto di adeguamento del lotto 2 ha analizzato tre alternative di tracciato.

- La prima alternativa coincide con l'ipotesi di potenziamento elaborata da Anas, calata sul rilievo aerofotogrammetrico in scala al 1000 realizzato con tecnologia Lidar che il RTI ha sviluppato per la presente fase di progettazione in ottemperanza a quanto previsto dal CSA. Il rilievo ha messo in luce alcune criticità dell'ipotesi di potenziamento, tra le quali la principale è la diffusa interferenza della sede di progetto e della viabilità di ricucitura con le fasce di esondazione ed in alcuni casi anche con l'alveo di magra.
- La seconda alternativa prende origine dalla prima, ma sposta verso monte la viabilità principale e la viabilità secondaria al fine di ridurre significativamente l'impatto con le fasce fluviali.
- La terza alternativa conferma la seconda per quanto riguarda il posizionamento della sede dell'asse principale, ma prevede un'ottimizzazione del sistema di connessione territoriale delle aree urbane e coltivate poste ai lati del tracciato.

Le tre alternative, nel seguito descritte e illustrate nel dettaglio, sono state inoltre confrontate con l'opzione 0, che prevede la non realizzazione dell'intervento."

CONSIDERATO che nel SIA-REL.GEN. la **soluzione alternativa n. 3** proposta per il **Lotto 2**, prescelta per lo sviluppo del progetto, viene descritta come segue:

"(...) L'alternativa 3 costituisce l'alternativa selezionata, sviluppata nell'ambito del progetto definitivo oggetto del presente SIA.

(...) L'alternativa 3 (selezionata) conferma il tracciato dell'Alternativa 2 per quanto riguarda il posizionamento della sede dell'asse principale, (quindi con spostamento più a monte rispetto al progetto base Anas) e prevede la riconfigurazione completa degli svincoli della viabilità secondaria di ricucitura al fine di garantire la massima connettività territoriale e la minimizzazione dell'impatto sulle fasce fluviali.

In particolare per quanto riguarda gli svincoli l'alternativa 3 prevede:

- Conferma dello spostamento dello svincolo di Ornaro Basso più a sud (prima del termine del lotto 1);
- confluenza della SP 34 nello svincolo di San Giovanni Reatino
- riconfigurazione dello svincolo di san Giovanni Reatino con eliminazione del cavalcavia di attraversamento e impiego del collegamento est-ovest già presente in corrispondenza dell'innesto SS4-SS4bis (al di sopra dell'imbocco delle gallerie già realizzate per il tratto di Salaria già raddoppiato)

Per quanto riguarda la viabilità di ricucitura l'alternativa 3 assicura la massima connettività territoriale con un collegamento alternativo alla SS4, continuo tra l'abitato di Ornaro Basso e l'abitato di san Giovanni reatino, salvaguardando l'accessibilità alle abitazioni rurali e ai campi presenti lungo l'intero tratto e garantendo alle utenze deboli la possibilità di spostamento senza necessariamente utilizzare l'arteria a scorrimento veloce.

Tale viabilità di ricucitura è composta di tratti di nuova realizzazione e di tratti in miglioramento di viabilità già presenti sul territorio. Essa è disposta inizialmente, a partire da Ornaro basso nel settore Ovest rispetto all'infrastruttura principale e sfrutta essenzialmente un lungo tratto di strada secondaria ivi presente. Al km 4+550 si prevede la realizzazione di uno scavalco dell'asse principale e, da qui in avanti, la viabilità secondaria si dispone al margine destro della piattaforma di progetto, in stretta adiacenza al fine di limitare l'uso del suolo, l'interferenza con abitazioni presenti alla periferia di San Giovanni Reatino, e di ridurre al minimo l'impatto con la fascia fluviale. Tale viabilità complanare in questo tratto alla principale, configurata come F2 extraurbana, alla pk 4+700 è connessa alla Sp 34 proveniente da est (Belmonte in Sabina) mediante una rotonda. I modesti traffici relativi alla Sp 34 (prevalentemente diretti alla città capoluogo di Rieti) potranno entrare in SS4 in corrispondenza dello svincolo di San Giovanni Reatino.

Per quanto riguarda lo svincolo di San Giovanni si precisa che la rampa d'ingresso in direzione Rieti è di nuova realizzazione; per l'uscita per le provenienze da Roma è la rampa attuale con leggera riconfigurazione necessaria per consentire la realizzazione dell'ultimo tratto di complanare. La rotonda di connessione da realizzarsi in corrispondenza dell'attuale innesto tra SS4 e SS4bis garantirà la possibilità di raggiungere l'abitato e tutte le altre direzioni. Per la manovra di uscita per le provenienze da Rieti è necessario riconfigurare planimetricamente e altimetricamente l'attuale rampa d'ingresso dei flussi di SS4bis in SS4 dir Roma; sarà inoltre necessaria una riconfigurazione della viabilità locale al fine di limitare interferenze e commistione di flussi.

Per la manovra d'ingresso verso Roma si conferma, potenziandola e migliorandola, l'attuale manovra ubicata nella zona centrale del borgo.

Le tre rotonde, rispettivamente a est dell'asse principale, a nord in corrispondenza dell'innesto attuale SS4 e SS4bis, a



ovest in corrispondenza del centro abitato, sono connesse alle viabilità secondarie parallele all'asse principale di tracciato e garantiscono tutte le manovre di ingresso e di uscita dalla SS4 Salaria e contestualmente la connessione con il tessuto urbano adiacente.

La soluzione alternativa 3 risulta dal punto di vista funzionale pienamente soddisfacente: sono limitate al minimo, l'interferenza con la fascia fluviale (mai attraversata ma solo lambita); è garantita la massima connettività territoriale; il sistema degli svincoli presenta requisiti di efficienza dal punto di vista funzionale; gli impatti sul territorio dal punto di vista ambientale e paesaggistico sono ridotti al minimo avendo eliminato rispetto al progetto base i cavalcavia di svincolo sp 34 ed il cavalcavia previsto per la connessione territoriale in corrispondenza di san Giovanni reatino.

In sintesi, vantaggi alternativa 3

- massima connettività territoriale
- riduzione drastica dell'impatto con le fasce fluviale
- riduzione dell'impatto delle opere (eliminazione dello svincolo centrale con due cappi)
- riduzione dell'impatto delle opere (eliminazione del cavalcavia di san Giovanni reatino e utilizzo della connessione esistente est-ovest al di sopra delle gallerie già realizzate)"

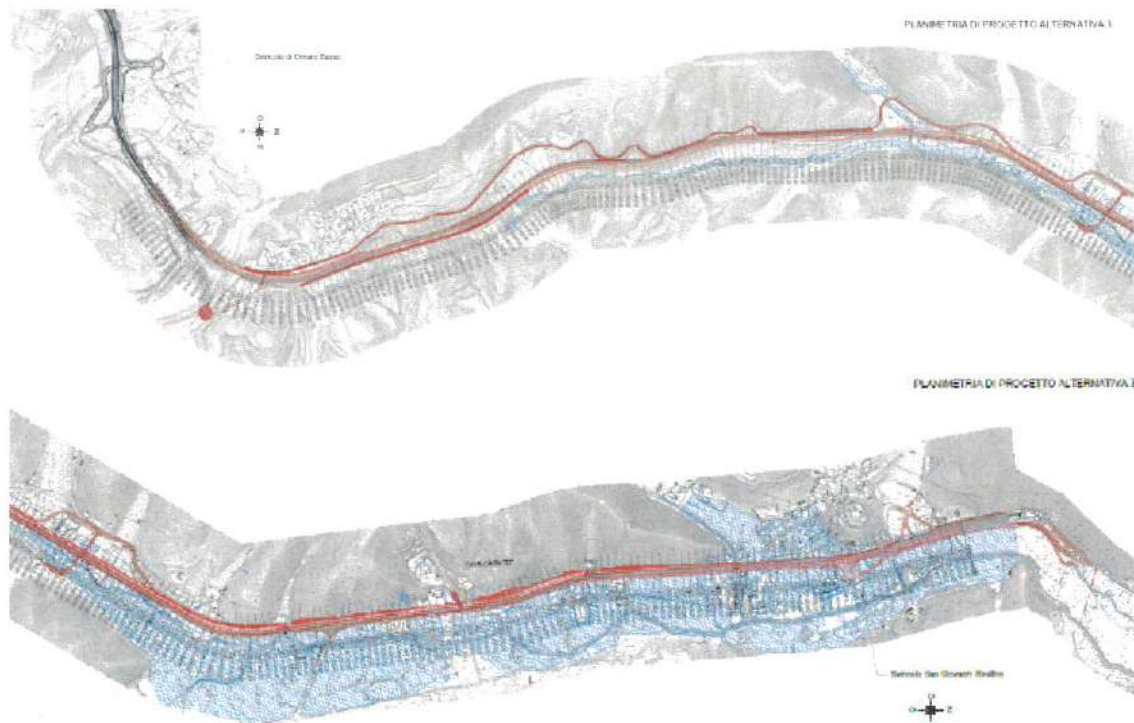


Fig.4. Lotto 2. Alternativa 3 prescelta - stralcio "A" (sopra) stralcio "B" (sotto). (cfr. T00IA01AMBRE01B SIA- REL.GEN.)

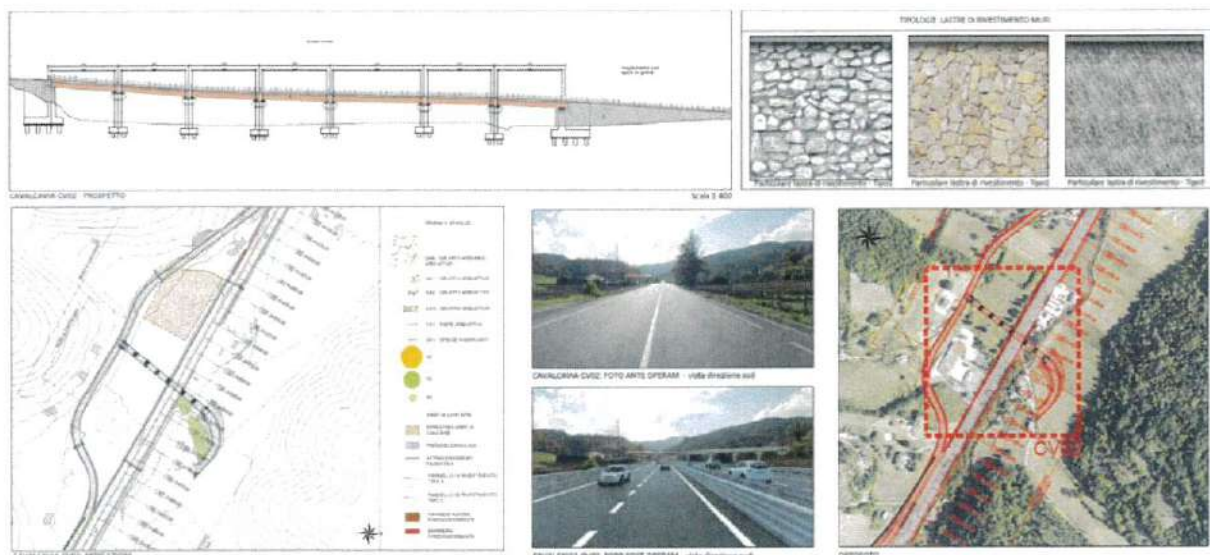


Fig.5. Lotto 2. Alternativa 3 prescelta OPERA CV02 - (cfr. T00IA01AMBRE01B SIA- REL.GEN.)



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it
PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

CONSIDERATO che in relazione agli **IMPATTI POTENZIALI** relativi al **Lotto 2**, il Proponente ha dichiarato:

“Si è già evidenziato ai capitoli precedenti che, dal punto di vista paesaggistico e ambientale, i due lotti di progetto presentano alcune sostanziali differenze. Il lotto 2 è infatti caratterizzato da un’orografia significativamente più dolce di quella riscontrata nel lotto 1: l’area di progetto qui è collinare e, in buona parte, pianeggiante. La rete idrografica è qui particolarmente fitta e, diramandosi in un territorio più pianeggiante, comporta una maggiore estensione delle aree di esondazione. Le fasce fluviali rappresentano la principale criticità ambientale del lotto poiché si sviluppano in adiacenza al tracciato e, nel tratto finale lo coinvolgono direttamente. Oltre l’interferenza idraulica poi, il lotto 2 è caratterizzato dalla presenza di numerosi caseggiati e fondi agricoli nelle immediate vicinanze della strada, che culminano nel centro di San Giovanni Reatino, direttamente intersecato dalla Salaria.

Consequentemente l’analisi delle alternative dal punto di vista ambientale si è focalizzata principalmente, oltre che sull’aspetto del consumo del suolo, sulla risoluzione dell’interferenza idraulica e dell’interferenza con il tessuto urbanizzato o coltivato.

Per quanto riguarda l’utilizzo di nuovo suolo si evidenzia che:

- L’alternativa 1, ed in particolare il sistema di viabilità secondaria ha un significativo consumo nonostante che in alcuni tratti la viabilità secondaria venga disposta sull’attuale sede della SS4. L’alternativa 1, proponendo l’allargamento della piattaforma prevalentemente dal lato del fiume, evita gli sbancamenti dei versanti laddove l’orografia è più acclive;
- L’alternativa 2 al pari della 1 determina un sensibile consumo di suolo dovuto sempre al sistema delle viabilità secondarie e dovuto inoltre allo spostamento dell’asse principale verso monte. La 3 invece, prevede la realizzazione di una viabilità secondaria per larghi tratti in stretta adiacenza all’asse principale; nel garantire la piena efficienza del sistema di ricucitura;
- L’alternativa 3 riduce il consumo di suolo in quanto riduce in maniera sensibile le zone intercluse tra asse principale e viabilità secondaria con un significativo beneficio rispetto all’aspetto legato alle fasce di allagamento Tr200.

D’altra parte, come sopra descritto, l’alternativa 1 è la soluzione che massimizza l’interferenza con le fasce fluviali e, in alcuni tratti, prevede anche lo sviluppo del tracciato all’interno dell’alveo di magra. L’alternativa 2 risolve completamente l’interferenza idraulica dell’asse principale e parzialmente quella delle viabilità secondarie, mentre l’alternativa 3 riduce al minimo l’impatto complessivo del progetto sulle fasce fluviali, configurandosi come la migliore sotto tale aspetto.

Per quanto riguarda l’interferenza con il tessuto costruito e coltivato limitrofo, l’alternativa 1 e 2 presentano un sistema di viabilità secondarie che non provvede a ricucire completamente il territorio circostante, in quanto limitano o in taluni casi impediscono l’accessibilità di alcuni lotti.

L’alternativa 3 al contrario garantisce la massima connettività territoriale, grazie all’implementazione del sistema di viabilità secondarie e alla razionalizzazione degli svincoli. Dal punto di vista paesaggistico le tre alternative non presentano significative differenze se non in corrispondenza degli svincoli. Gli svincoli previsti dall’alternativa 1 includono rampe di inversione e sovrappassi stradali particolarmente impattanti sulla percezione del tracciato.

LOTTO	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2	ALTERNATIVA 3
2 PK 2+700-4+000			
Consumo di suolo Inserimento paesaggistico Interferenza: - Idraulica - Edificati - Suolo agricol o	La soluzione proposta evidenzia criticità nell’impegno di nuova sede che coinvolge direttamente le fasce di esondazione del Rio dei Cerri e anche le aree dell’alveo di magra, sia per effetto dell’ampliamento della sezione, sia per la necessaria connessione alla viabilità locale. Il consumo di suolo coinvolge aree paesaggisticamente delicate e tutelate. Le interferenze sono specificamente quelle idrauliche e quelle dovute alle ricuciture della rete di viabilità locale che interessa l’intero tracciato. Gli svincoli sono gestiti con rampe di inversione.	Nel tratto in esame la soluzione dell’alternativa 2 propone un miglioramento della criticità idraulica. Il progetto tende a spostare verso monte l’asse pur seguendo l’andamento geometrico prossimo a quello attuale. Il consumo di suolo recupera tratti esistenti cui si ricommette con nuova viabilità e investe nuove aree. L’assetto dal paesaggio mantiene le caratteristiche attuali. Le interferenze idrauliche risultano migliorative della situazione 1.	Anche la soluzione 3 presenta una migliore performance stradale, estesa all’intero tracciato, rispetto alle alternative 1 e 2. Il consumo di suolo richiede superfici di acquisizione soprattutto verso il lato monte come per il lotto 1. Il tracciato nel tratto in esame mantiene l’asse attuale sulla cigliata nord, non invade l’area di pertinenza del Rio dei Cerri e l’impatto dell’opera non invade l’attuale assetto del paesaggio. La soluzione non induce significative pressioni ambientali sull’intorno di riferimento.
PK 4+000-5+000			
Consumo di suolo Inserimento paesaggistico Interferenza: - Idraulica - Edificati - Suolo agricol o	Anche in questo tratto il tracciato ripercorre la sede attuale proponendo l’ampliamento verso valle, impegnando come nuova sede l’area di pertinenza del Rio dei Cerri, dove l’interferenza idraulica è significativa. Il consumo di suolo coinvolge aree paesaggisticamente delicate e tutelate. Le interferenze sono specificamente quelle idrauliche e quella dovuta alle ricuciture della rete di viabilità locale che interessa l’intero tracciato. Il recupero del tratto di monte a sede di viabilità laterale di connessione spinge l’ampliamento della sezione di progetto verso valle.	Nel tratto in esame la soluzione dell’alternativa 2 propone un miglioramento della criticità idraulica. Il progetto tende a spostare verso monte l’asse pur seguendo l’andamento geometrico prossimo a quello attuale. Il consumo di suolo recupera tratti esistenti cui si ricommette con nuova viabilità e investe nuove aree. Le rampe di inversione interferiscono significativamente con l’assetto del paesaggio, l’impatto modifica l’assetto percettivo. Le interferenze idrauliche risultano migliorative della situazione 1 pur se alcuni tratti risultano in aree esondabili.	Come nel precedente tratto l’alternativa 3 la soluzione 3 presenta una migliore performance stradale, estesa all’intero tracciato, rispetto alle alternative 1 e 2. Il consumo di suolo richiede superfici di acquisizione soprattutto verso il lato monte come per il lotto 1. Il tracciato nel tratto in esame mantiene l’asse attuale sulla cigliata nord, non invade l’area di pertinenza del Rio dei Cerri e l’impatto dell’opera non invade l’attuale assetto del paesaggio. La soluzione in questo non induce significative pressioni ambientali sull’intorno di riferimento.

Fig. 6. Lotto 2. Tabelle impatti: alternative progettuali (cfr. T00IA01AMBRE01B SIA- REL.GEN.)



SERVIZIO V “TUTELA DEL PAESAGGIO”
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it
PEC: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

Handwritten initials/signature

RITENUTO che nell'analisi dei potenziali impatti, la disamina delle alternative progettuali proposta, seppure approfondita, stante la complessità degli obiettivi di adeguamento e riallaccio dell'infrastruttura, non abbia tuttavia chiarito adeguatamente, le possibili alternative progettuali considerate con riguardo alle opere ritenute maggiormente impattanti sul contesto paesaggistico, in particolare, con riguardo all'ambito più "naturale" del Lotto 1, in relazione alla risoluzione progettuale dei 4 svincoli di progetto e delle opere connesse ed ai tratti in cui la viabilità secondaria di progetto si affianca o si sovrappone al sedime dell'attuale tracciato della SS4. In questo caso, a supporto delle valutazioni relative agli impatti paesaggistici del Proponente sarebbero stati necessari grafici, render e approfondimenti progettuali, che considerassero al contempo eventuali tracciati alternativi per ridurre ulteriormente i nodi stradali di maggiore impatto sul territorio;

CONSIDERATO che l'"alternativa 2" prescelta per il Lotto 1 e l'"alternativa 3" prescelta per il Lotto 2, prevedono in sintesi le seguenti opere (cfr. T00IA01AMBRE02B - Sintesi non tecnica, di seguito anche SNT):

- il primo (Lotto 1) da Ponte Buida km 00+000 (già km 56) a km 7+966 svincolo di Ornaro Basso;

Opere d'arte principali: 2 gallerie a cavallo della pk 4+000; 6 viadotti e 4 cavalcavia in corrispondenza dei 3 svincoli previsti dal progetto stradale:

- GN.01 - Galleria Naturale San Lorenzo - carreggiata Nord
- GN.02 - Galleria Naturale San Lorenzo - carreggiata Sud
- VI.01 - Viadotto Rampa Uscita Nord - Svincolo Poggio San Lorenzo
- VI.02 - Viadotto Rampa Ingresso Sud - Svincolo Ornaro Alto
- VI.03 - Viadotto Rampa Ingresso Nord - Svincolo Ornaro Alto
- VI.04 - Viadotto Rampa Ingresso Nord - Svincolo Ornaro Basso
- VI.05 - Nuovo viadotto Pratolungo - carr. Nord
- VI.06 - Nuovo viadotto Pratolungo - carr. Sud
- CV.01 - Cavalcavia Rampa Ingresso Sud - Svincolo Poggio San Lorenzo
- CV.02 - Cavalcavia Rampa Uscita Sud - Svincolo Poggio San Lorenzo
- CV.03 - Cavalcavia Ramo di collegamento Rotatorie - Svincolo Ornaro Alto
- CV.04 - Cavalcavia su Viabilità interferita al Km 7+230 - Svincolo Ornaro Basso

- il secondo (Lotto 2) dal km 00+000 (già km 64) Svincolo Ornaro Basso al km 6+900 inizio galleria esistente

	lunghezza	n° campate	tipo fondazione
OPERE D'ARTE MAGGIORI: PONTI, VIADOTTI E CAVALCAVIA			
CAVALCAVIA CV01 PK 0+530	30	1	pali d1200
CAVALCAVIA CV02 PK 3+780	150	5	pali d1200
CAVALCAVIA CV03 PK 5+155	30	1	pali d1200
VIADOTTO VI01 su viabilità secondaria (PK A.P. 0+325 - 0+425)	100	4	pali d1200
VIADOTTO VI02 su viabilità secondaria (PK A.P. 0+975 - 1+025)	50	2	pali d1200
VIADOTTO VI03 su viabilità secondaria (PK A.P. 1+150-1+200)	50	2	pali d1200
VIADOTTO VI04 su viabilità secondaria PK 4+325	225	8	pali d1200
VIADOTTO VI05 su viabilità secondaria (PK A.P. 5+075-5+275)	200	8	pali d1200

Fig.7. Lotto 2. Tabella opere d'arte

CONSIDERATO che nella documentazione presentata sono state sintetizzate le caratteristiche e le superfici impegnate dalle opere di cantierizzazione:

"Sono stati localizzati lungo la linea di progetto tre distinte tipologie di aree di cantierizzazione:

- **cantiere base - CB:** in essa trovano ubicazione 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. Nell'area, quindi, 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.;
- **aree tecniche - AS:** l'area 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. In particolare, i materiali provenienti dagli scavi, prima di essere posti in opera, saranno opportunamente caratterizzati secondo quanto previsto dalla normativa vigente. In ragione di ciò tale area di accumulo è opportunamente attrezzata/organizzata per stoccare differenti tipologie di materiali, fino alla relativa posa in opera degli inerti;
- **cantiere operativo - CO:** svolge la funzione propedeutica e contestuale alla costruzione delle opere d'arte in prossimità



delle quali sono ubicate, in ragione di ciò all'interno si prevedono essenzialmente funzioni legate al deposito materiali ed attrezzature, eventuale spogliatoio. La corretta pianificazione del processo di cantierizzazione che governa la fase realizzativa dell'opera, è da ritenersi fattore prioritario anche in termini ambientali, al fine di ridurre i potenziali impatti legati alla fase costruttiva. In ragione di ciò, le aree di cantiere base e tecnico sono previste per tutta la durata dei lavori fino a progetto terminato, mentre le aree di cantiere operativo sono legate alla durata di realizzazione dell'opera d'arte corrispondente, per poi essere rimossi con ripristino dello stato dei luoghi.

Le fasi realizzative dell'opera sono state individuate in modalità di esercizio del traffico evitando il più possibile deviazioni del flusso rispetto alle direzioni principali, a tali obiettivi si è aggiunta la necessità di evitare la chiusura delle rampe di uscita immissioni presenti. Nella tabella seguente sono sintetizzati i dati principali delle singole aree.

ID	Km/Posizione	SUPERF (mq)	TIPOLOGIA CANTIERE	DI	COMUNE
CANTIERE CB01	Via Salaria Bivio SP34	30.000	Campo base		Belmonte in Sabina
CANTIERE CO01	Via Salaria km 68	7.025	Campo operativo		Rieti
STOCCAGGIO AS01	VIA Salaria km 52	24.000	Stoccaggio		Scandriglia
STOCCAGGIO AS 02	SR 314 Via Licinese	13.000	Stoccaggio		Poggio San Lorenzo
STOCCAGGIO AS 03	Via Salaria km 64	7.730	Stoccaggio		Torricelle in Sabina
CANTIERE CO01	Via Salaria km 60	3.500	Campo operativo d'opera		Casaprota
CANTIERE CO02	Via Salaria km 60	3.500	Campo operative d'opera		Casaprota
CANTIERE CO03	Via Salaria km 60	3.500	Campo operativo d'opera		Casaprota
CANTIERE CO04	Via Salaria Bivio Casaprota	3.500	Campo operativo		Torricella in Sabina
CANTIERE CO05	Via Salaria Bivio Casaprota	3.500	Campo operativo d'opera		Torricella in Sabina

Fig. 8. Superfici occupate per l'impianto delle aree di cantiere (cfr. elaborato SNT - T00IA01AMBRE02B)

PRESO ATTO che con nota prot.n.350 del 04.02.2022 il Parco regionale dell'Appia Antica ha comunicato, che sebbene l'intervento non interferisca il territorio di competenza, sono state indicate dal Proponente, nel Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo allegato al progetto, "i potenziali siti di conferimento terre e rocce da scavo e inerti da recuperare, tutti ricadenti all'interno del territorio del Comune di Rieti, ma allega l'elenco degli impianti di gestione rifiuti presenti nel territorio del Lazio (allegato 7 al suddetto Piano di utilizzo), alcuni dei quali ricadono all'interno dei confini del territorio del Parco Regionale dell'Appia Antica istituito con L.R. 10 novembre 1988, n. 66 "Istituzione del Parco regionale dell'Appia Antica e s.m.i.", indicando, altresì, che sebbene "dalla documentazione disponibile non si evince un eventuale conferimento di materiali negli impianti di gestione rifiuti presenti all'interno dei confini del territorio del Parco Regionale dell'Appia Antica istituito con L.R. 10 novembre 1988, n. 66 e s.m.i., né altre attività o opere all'interno dell'A.N.P. VISTO che il territorio dell'Area Naturale Protetta è soggetto ad un diverso regime normativo (...) sarà necessario acquisire i nulla osta e pareri previsti per Legge;

CONSIDERATO che, nella richiamata nota n.350/2022, il suddetto Parco regionale ha indicato che l'area è soggetta – tra le altre - alla tutela ai sensi della parte III del Codice, con particolare riguardo alla tutela "ope legis" di cui all'art.142, co.1 lett.f) "parchi e riserve nazionali o regionali", nonché i territori di protezione esterna dei parchi e della lett.m) "zone di interesse archeologico", nonché area a rilevante interesse nazionale inserita nel Parco Archeologico dell'Appia Antica, istituito con DM n.44/2016, istituito di questo Ministero con competenze di tutela, i cui limiti territoriali coincidono con quelli del Parco Regionale;

RITENUTO che, pertanto, qualora venissero previste attività di qualunque natura, correlate all'intervento in argomento, da svolgersi all'interno del perimetro del Parco archeologico dell'Appia Antica, soggette ad autorizzazione di legge, dovranno essere presentate le necessarie istanze anche a questo Ministero, ed in particolare al Parco Archeologico dell'Appia Antica, competente per territorio;

CONSIDERATO che nel corso del procedimento, sono state presentate 14 osservazioni ai sensi e nei termini previsti dall'art.24, co.3 del D.Lgs.n.152/2006, e 2 oltre i termini previsti, che sono state pubblicate sul sito del MASE nella pagina dedicata alla procedura; è stata inoltre inviata (oltre i termini di legge) una ulteriore osservazione a riscontro della seconda ripubblicazione dell'avviso al pubblico del 21.12.2022;

CONSIDERATO che con nota prot.n.1899 del 25.03.2022 della Commissione tecnica VIA-VAS è stata trasmessa a questa DG-ABAP la convocazione per il giorno 28.03.2022 del TAVOLO TECNICO per la presentazione del progetto



da parte del Proponente;

CONSIDERATO che con nota **prot.n.17638 del 11.05.2022**, anche sulla base di quanto emerso nel corso del sopra richiamato tavolo tecnico e delle analisi e valutazioni istruttorie condivise con gli Uffici sopra richiamati questo Ufficio ha trasmesso al MASE, anticipandola contestualmente al Proponente, la **richiesta di integrazioni documentali** (di seguito anche *Richieste MIC*) evidenziando con riferimento agli aspetti di specifica competenza le principali criticità documentali e progettuali individuate nella documentazione presentata, in considerazione della rilevanza, irreversibilità e permanenza delle trasformazioni prodotte dalle opere in progetto e dei relativi impatti generati sul paesaggio che risultano, in particolare, riferibili alla configurazione e consistenza delle **opere di sbancamento, le modifiche degli svincoli** e, conseguentemente, **alla configurazioni dei viadotti e dei cavalcavia** necessari per realizzare i nuovi collegamenti della viabilità locale.

CONSIDERATO, che con riferimento alla **tutela archeologica**, nella suddetta nota n.17638/2022 questo Ufficio ha comunicato che la Soprintendenza con nota prot.n.18634 del 06.12.2021 disponeva *"l'esecuzione di saggi archeologici stratigrafici (SAS) puntiformi ovvero a trincea lungo il tracciato e nelle aree di cantiere caratterizzate da rischio archeologico da medio ad alto, secondo modalità da precisarsi in apposita integrazione alla VIARCH (piano saggi) da redigersi di concerto e secondo le direttive della scrivente Soprintendenza per cura di società o di professionista archeologo abilitati, il cui curriculum dovrà essere preventivamente, anche tacitamente, approvato da questa Soprintendenza. Per le aree caratterizzate da rischio archeologico basso si dispone sin d'ora il monitoraggio archeologico in corsa di ogni movimento terra e modellazione dei suoli per cura di società o di professionista archeologo abilitati, il cui curriculum dovrà essere preventivamente, anche tacitamente, approvato da questa Soprintendenza, secondo modalità da precisarsi nella futura corrispondenza"*. Inoltre, con la successiva nota prot.n.3994 del 13.01.2022 la medesima Soprintendenza ha comunicato di aver autorizzato il Piano dei saggi archeologici;

RITENUTO, stante quanto sopra, di richiedere al Proponente l'introduzione di elementi di miglioramento della qualità complessiva del progetto ai fini del corretto inserimento dell'infrastruttura nel paesaggio, individuando opere di mitigazione adeguate e proponendo alternative progettuali volte alla semplificazione di alcuni "nodi strutturali" che risultavano sovrabbondanti in relazione alle caratteristiche del paesaggio interferito;

CONSIDERATO che nella sopra citata richiesta di integrazioni documentali n.17638/2022, questo Ufficio ha formulato al Proponente, con riguardo agli aspetti della **tutela paesaggistica** un circostanziato elenco di approfondimenti progettuali e documentali di seguito riportato, ai fini del superamento delle criticità individuate:

1. DOCUMENTAZIONE PROGETTUALE

Al fine di consentire una più appropriata valutazione dell'effettiva incidenza delle trasformazioni proposte dal progetto sul contesto interferito, si chiede:

- *di integrare la documentazione presentata con elaborati grafici, che in adeguata scala di rappresentazione, consentano di leggere la sovrapposizione tra il progetto e la viabilità esistente, distinguendo, con diversi colori, i tratti di adeguamento o demolizione della viabilità esistente, la viabilità e le opere di nuova costruzione, e i punti di innesto fra viabilità esistente e nuova viabilità. In particolare, dovranno essere rappresentate dettagliatamente le complanari e la viabilità di distribuzione locale, nella sua differenziazione fra tratti esistenti e di progetto;*
- *di fornire maggiori e più complete informazioni relativamente allo studio delle alternative progettuali che hanno portato alla soluzione in valutazione, sia con riferimento alla individuazione della localizzazione dei tracciati complessivi della nuova viabilità che alle soluzioni formali/progettuali degli accessi (svincoli) ai centri residenziali sui crinali e delle riconessioni trasversali di ricollegamento della viabilità locale.*
- *di predisporre rendering e fotoinserimenti, relativi in particolare al fine di valutare adeguatamente le modificazioni indotte sul contesto esistente dalle opere in progetto, ed in particolare: ai i quattro svincoli di progetto del lotto 1 e alle opere connesse, al cavalcavia VI05, ed ai tratti in cui la viabilità secondaria di progetto si affianca o si sovrappone al sedime dell'attuale tracciato della SS4, per l'intero tracciato, al fine di permettere di comprendere e valutare gli effetti delle trasformazioni del paesaggio, dal confronto ante e post intervento. A questo scopo andranno scelti, e rappresentati su cartografia, punti di vista individuati a differenti altezze e distanze, collocati sia sul percorso che sugli elementi emergenti (cavalcavia esistenti) e a partire dai punti notevoli (centri storici, visuali protette, ecc) se presenti;*
- *di trasmettere l'elaborato "Relazione tecnica rimboschimento compensativo (art.14 LR Lazio 7/2005) – Lotto 1 PROGETTO DEFINITIVO T01IA03VGTRE01A relativa al Lotto 2" che non risulta tra gli elaborati pubblicati sul sito del MITE.*
- *di fornire, al fine di consentire la valutazione di eventuali impatti cumulativi, una specifica cartografia, a scala adeguata, che permetta di inquadrare il progetto in relazione agli altri interventi programmati o in attuazione da*



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

parte di ANAS nell'area vasta, e nella quale vengano individuati tutti gli interventi in programma/realizzazione (anche di altri soggetti attuatori).

Tutti gli approfondimenti progettuali, dovranno tenere conto dei dati emergenti dalle indagini archeologiche in atto.

2. OTTIMIZZAZIONI PROGETTUALI

Considerato l'insieme degli elementi infrastrutturali, anche secondari, previsti dal progetto e i relativi rilevanti impatti sul contesto paesaggistico, si ritiene che la modificazione complessiva proposte sia in termini percettivi che funzionali, assuma in almeno due punti del tracciato caratteri di criticità rilevanti oltre che irreversibili e risulti, perciò, non giustificabile tecnicamente e non assorbibile dal contesto paesaggistico. Pertanto, si chiede di presentare un approfondimento progettuale che miri a **ridurre il numero delle interconnessioni** generate fra il nuovo tracciato della Via Salaria (nel suo complesso) e la viabilità esistente, che appare in alcuni tratti ingiustificatamente ridondante. A questo il Proponente dovrà presentare delle alternative progettuali volte a:

- permettere l'**eliminazione di uno degli svincoli di Ornaro**, individuando tra i due previsti per Ornaro Alto e Basso quello che risulta indispensabile dal punto di vista trasportistico e della sicurezza e sostituendo l'altro con un adeguamento/miglioramento della viabilità esistente di raccordo, al pari di quanto è stato fatto nel lotto 2 del tracciato;
- predisporre un nuovo progetto per il **cavalcavia CV02**, presente alla progressiva 3+780, di "ricucitura territoriale est-ovest" e dei relativi raccordi.

3. OPERE DI MITIGAZIONE

In relazione a quanto dichiarato dal Proponente (cfr. pag. 333 dello Studio di Impatto Ambientale; ELABORATO SIA_TO0IAO1AMBRE01B) con riferimento alla "funzione di mascheramento delle opere di mitigazione", in particolare nei punti di maggiore impatto visivo, e a quanto emerge dall'analisi della documentazione presentata, si chiede:

- in generale per i "nodi infrastrutturali" del progetto che risultano maggiormente critici, di elaborare approfondimenti progettuali che, a partire dallo studio della vegetazione esistente, prevedano adeguati inserimenti vegetazionali (in numero, tipologia, varietà e capacità di copertura e schermatura) e, se necessario, l'inserimento di elementi di arredo (anche di tipo artistico) che possano permettere un migliore inserimento nel contesto naturale e costruito, volte, se possibile, anche a migliorare quello esistente, specie in prossimità dei centri abitati.
- che tutte le opere di mitigazioni siano inserite in un progetto complessivo di "paesaggio", elaborato da un professionista paesaggista, che tenga in debito conto oltre alle caratteristiche del contesto anche le indicazioni fornite dal PTPR con riferimento a tutti gli ambiti coinvolti e in particolare agli obiettivi di tutela delle TAB. A di tutti i "paesaggi" in cui risultano classificate le aree coinvolte dal progetto;
- in relazione agli svincoli e a tutte le opere in rilevato, in cui le modificazioni apportate allo stato dei luoghi dall'opera sono particolarmente evidenti, di elaborare soluzioni di mitigazione caratterizzate da maggiore continuità e coerenza con le opere di mitigazione previste per gli sbanamenti e le gallerie, predisponendo un progetto maggiormente strutturato e capace di reinserire specie nelle scarpate artificiali, per quanto possibile, anche esemplari delle specie arboree esistenti in sostituzione di quelle eliminate, oltre agli elementi arbustivi già indicati;

4. OPERE DI COMPENSAZIONE

Considerata la rilevante riduzione delle superfici boscate operata in coincidenza degli sbanamenti previsti per le scarpate alberate al fine di consentire la realizzazione del tracciato, adeguando le nuove corsie, seppur tenendo presente quanto dichiarato dal Proponente, circa la NON disponibilità "di superfici utili al rimboschimento compensativo" si chiede che, in accordo con gli enti e le amministrazioni coinvolti, vengano individuate aree nelle quali possano essere realizzati progetti di compensazione, a carico del Proponente, orientati principalmente al recupero delle quote di alberature sottratte dal progetto, e in second'ordine a promuovere il miglioramento ambientale anche in relazione ai progetti di mitigazione previsti, finalizzati ad ottenere il miglioramento dello stato attuale dei luoghi in termini di impatto sul paesaggio, fruibilità e attrattività

CONSIDERATO che, con nota **prot.n.431818 del 23.06.2022**, il Proponente ha fornito alcune precisazioni e indicato il link https://stradeanas-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/s_andracchio_stradeanas_it/EvTVA_AUM-tKgG5mxnMI14sBcaVKSPE9jmLwqIOnb7XXPA?e=MABec0 dal quale scaricare le integrazioni documentali predisposte a riscontro delle richieste di questo Ministero di cui alla citata nota n.17638/2022;

CONSIDERATO che, nelle more della pubblicazione sul sito del MASE, con nota **prot.n.24443 del 30.06.2022** questo Ufficio ha trasmesso agli Uffici ministeriali competenti le integrazioni documentali inviate dal Proponente con la nota n.431818/2023 per consentire l'avvio delle analisi e valutazioni istruttorie;

PRESO ATTO che con nota **prot.n.304 del 08.08.2022** il Commissario straordinario per la S.S.4 Salaria, ha richiesto al MASE, in qualità di Ente competente, una verifica sullo stato di avanzamento del procedimento;



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

PRESO ATTO che a riscontro della nota **prot.n.30814 del 22.08.2022**, con cui questo Ufficio ha sollecitato l'invio delle valutazioni endoprocedimentali, la competente Soprintendenza con nota **prot.n.18249 del 01.09.2022**, ha trasmesso un riscontro relativo alla valutazione delle alternative progettuali presentate dal Proponente;

TENUTO CONTO che, con nota **prot.n.32158 del 05.09.2022** questo Ufficio, ha chiesto alla Soprintendenza competente di trasmettere il parere endoprocedurale richiesto, comprensivo della valutazione di quanto presentato dal Proponente, in particolare verificando che fosse stato fornito adeguato riscontro alle criticità e richieste evidenziate con la nota n.17638/2022;

PRESO ATTO, che a seguito delle indicazioni fornite da questo Ufficio con le note n.17638/2022, n.24443/2022 e n.30814/2022, il Proponente con nota **prot.n.617819 del 09.09.2022** ha trasmesso al MASE, la documentazione progettuale a riscontro delle richieste di integrazioni di questo MIC di cui alla nota n.17638/2022, che sono state pertanto pubblicate con avviso al pubblico del 19.09.2022;

PRESO ATTO che con nota **prot.n.19526 del 20.09.2022**, la Soprintendenza competente ha trasmesso il parere endoprocedimentale richiesto da questo Ufficio;

PRESO ATTO che con nota **prot.n.1035695 del 20.10.2022** la competente area VIA della Direzione regionale Ambiente ha trasmesso il contributo di competenza e contestuale richiesta di integrazione. In particolare con riferimento agli aspetti di interesse di questo Ministero, nel suddetto parere la Regione evidenziava che:

“Per quanto riguarda la componente suolo e sottosuolo, 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 rammaaglio 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 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.

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 18/10/2022: (...) 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 naturali 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 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 1, corrispondente alla rotatoria "1 (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.";

TENUTO CONTO che, sulla scorta delle valutazioni sopra riportate, la Regione:

"in considerazione del fatto che tale torrente confluisce nel fiume Farfa nelle immediate vicinanze dell'inizio del Lotto 1, 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.";

PRESO ATTO che con nota prot.n.8535 del 08.11.2022 la Commissione Tecnica VIA-VAS (di seguito anche CTVA) del MASE ha formulato ai sensi dell'art.24 co.5, anche sulla base del citato contributo regionale n.1035695/2022, la richiesta di integrazione documentale per l'intervento in argomento, nel quale si fa riferimento anche alle note di questo Ufficio, chiedendo al Proponente di provvedere alla trasmissione in unica soluzione degli elaborati integrativi complessivamente redatti a riscontro di quanto segnalato da tutti gli Enti, in linea con quanto previsto dall'attuale normativa relativamente alla procedura;

TENUTO CONTO che nella suddetta Richiesta della CTVA del MASE, sono state indicati elementi di approfondimento progettuale che rivestono interesse anche ai fini delle valutazioni di questo ufficio, in particolare con riferimento ai punti di seguito riportati:

"1. Studio delle alternative

1.1. Considerato che, da un punto di vista ambientale, lo studio delle alternative si è limitato al consumo di suolo e all'aspetto paesaggistico, integrare lo studio approfondendo le diverse componenti ambientali non trattate (biodiversità, aria, rumore, acque, salute pubblica, ...) sia in esercizio che in fase di cantiere, nonché le interazioni con il PTPR. (...)

3. Aspetti progettuali e cantierizzazione (...)

3.4. Dettagliare le modalità di ripristino delle aree di cantiere, specificando uso, specie utilizzate, etc., sulla base di una specifica analisi della situazione ante operam e della connessione delle are con la Rete Ecologica Regionale.

4. Biodiversità

4.1. Si chiede di caratterizzare con maggior dettaglio le aree naturali e agricole sottratte in modo temporaneo e permanente.

4.2. Con riferimento ai contenuti della Relazione tecnica rimboschimento compensativo (art. 14 LR Lazio 7/2005), sviluppata



esclusivamente per il Lotto 2, si chiede di integrare lo SIA con le valutazioni ivi riportate ai fini della valutazione di impatto ambientale. Si richiede inoltre di estendere la ricerca di aree idonee alla compensazione nei territori interessati dall'opera e non limitarsi a valutare le "aree nella propria disponibilità"; tale individuazione dovrà essere oggetto di consultazione con gli enti interessati che, in questa fase, potrà essere preliminare, rinviando alla fase successiva di progettazione la precisa individuazione delle aree in compensazione. Le valutazioni di cui sopra devono essere estese al Lotto 1

4.3. Analogamente a quanto sviluppato per le aree boscate, definire chiaramente le aree oggetto di consumo di suolo permanente, individuandone tipologia e caratteristiche, al fine di valutare eventuali misure compensative in termini di eco-restoration;"

CONSIDERATO che con nota **prot.n.40354 del 10.11.2022**, questo Ufficio precisava alla competente Soprintendenza che ai fini delle valutazioni finali si sarebbe dovuto tenere conto anche delle ulteriori integrazioni documentali prodotte in seguito alla richiesta della CTVA di cui alla nota n.8535/2022;

CONSIDERATO che con nota **prot.n.801382 del 17.11.2022** il Proponente, a seguito della richiesta della CTVA, ha rappresentato che la documentazione era in corso di elaborazione "ma le tempistiche computazionali non consentono l'invio entro i termini indicati" chiedendo "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 (trentadue) giorni naturali e consecutivi a partire dal termine dei dieci giorni stabilito nella nota su richiamata";

PRESO ATTO che con nota **prot.n.871810 del 15.12.2022**, entro il termine della proroga richiesta, il Proponente ha trasmesso la documentazione integrativa complessiva;

CONSIDERATO che con nota **prot.n.44477 del 15.12.2022** questo Ufficio ha trasmesso la documentazione integrativa di cui alla nota n.871810/2022 agli Uffici competenti, con richiesta di espressione del parere conclusivo;

PRESO ATTO che con nota **prot.n.2939 del 12.02.2023**, la Soprintendenza competente, visionata la documentazione ha confermato il contenuto del precedente parere n.19526/2022;

PRESO ATTO che con nota **prot.n.73316 del 08.05.2023** la DGVA del MASE ha sollecitato questo Ufficio a trasmettere il parere di competenza, inviando al contempo il Parere della CTVA n.421 del 27.03.2023;

PRESO ATTO che con nota **prot.n.21249 del 13.06.2023** è stato trasmesso il contributo istruttorio del Servizio II della DG ABAP;

PRESO ATTO che con nota **prot.n.21320 del 14.06.2023** è stato trasmesso il contributo istruttorio del Servizio III della DG ABAP;

TENUTO CONTO che con nota **prot.n.163 del 19.06.2023** il Commissario straordinario per il Governo per gli interventi infrastrutturali sulla Strada Statale n. 4 Salaria (art. 1 D.P.C.M. del 16.04.2021 - art. 4 D.L. 32/2019 conv. L. 55/2019), ha trasmesso agli Uffici di questo Ministero la nota di indizione della conferenza di servizi decisoria ai sensi dell'art.14, co.2, e art.14-ter della L.n.241/1990, relativa allo Stralcio 1 (pk 0+000 - 1+900) dell'intervento in argomento, riferito ai primi due chilometri;

CONSIDERATO che a riguardo questa Direzione Generale con nota **prot.n.24424 del 23.06.2023** ha rappresentato al Commissario la necessità di fare precedere ai lavori della Conferenza di Servizi, la conclusione del procedimento preordinato di VIA statale relativa all'intero intervento anche al fine di tenere conto delle condizioni indicate nel DECVIA, ai fini dei successivi step progettuali e autorizzativi;

PRESO ATTO, che pertanto con nota **prot.n.178 del 20.07.2023** il Commissario straordinario nel trasmettere il verbale della prima seduta della Conferenza di servizi ne ha comunicato la contestuale sospensione in attesa della conclusione del procedimento di VIA;

RITENUTO, di indicare, relativamente alle aree interferite del progetto, il **QUADRO DELLE TUTELE** (cfr. fig.14 e 15) condiviso con la Soprintendenza competente, così come descritto nel PTPR vigente, approvato con DCR.n.5 del 21.04.2021 pubblicata sul BUR n.56 del 10.06.2021, considerato da questo Ministero ai fini delle valutazioni di competenza contenute nel presente parere, suddiviso per ciascuno dei due lotti:

LOTTO 1. Interventi in progetto (comprensivi delle aree di cantiere) che interferiscono direttamente aree classificate nella **Tav. B** del PTPR - "**Beni paesaggistici**";



- aree dichiarate di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art.136, co.1 lett.c) e d) - Beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche del D.Lgs.n.42/2004 (di seguito Codice) (art. 8, co.8 delle norme del PTPR). vincolo dichiarativo (DM 12/05/1971) *Torricella in Sabina: Ornaro e zone circostanti* (cd057_018) in corrispondenza del centro storico di Ornaro Alto;
- aree tutelate "ope legis" ai sensi dell'art. 134 co. 1 lett. b) e dell'art. 142 co. 1 del DLgs.42/2004:
 - lett. c) Protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua (art.36 delle norme del PTPR)
 - Rio Secco (DPR 24/12/1954) (c057_0776);
 - lett. g) Protezione aree boscate (art. 39 delle norme del PTPR).

La classificazione nella **Tav.A** del PTPR dei "**Sistemi ed ambiti di Paesaggio**" delle aree interferite è la seguente:

- "Paesaggio naturale" (art.22 delle norme del PTPR), *dall'inizio del progetto*;
- "Paesaggio agrario di valore" (art.26 delle norme del PTPR), *"nel tratto successivo alla pk 6+975, relativo allo svincolo di Ornaro basso"*;
- "Fascia di rispetto dei corsi d'acqua" (art.36 delle norme del PTPR) *"dall'inizio del progetto fino alla pk 5+500"*;

LOTTO 2. Interventi in progetto (comprensivi delle aree di cantiere) che interferiscono direttamente aree classificate nella **Tav. B** del PTPR - "**Beni paesaggistici**":

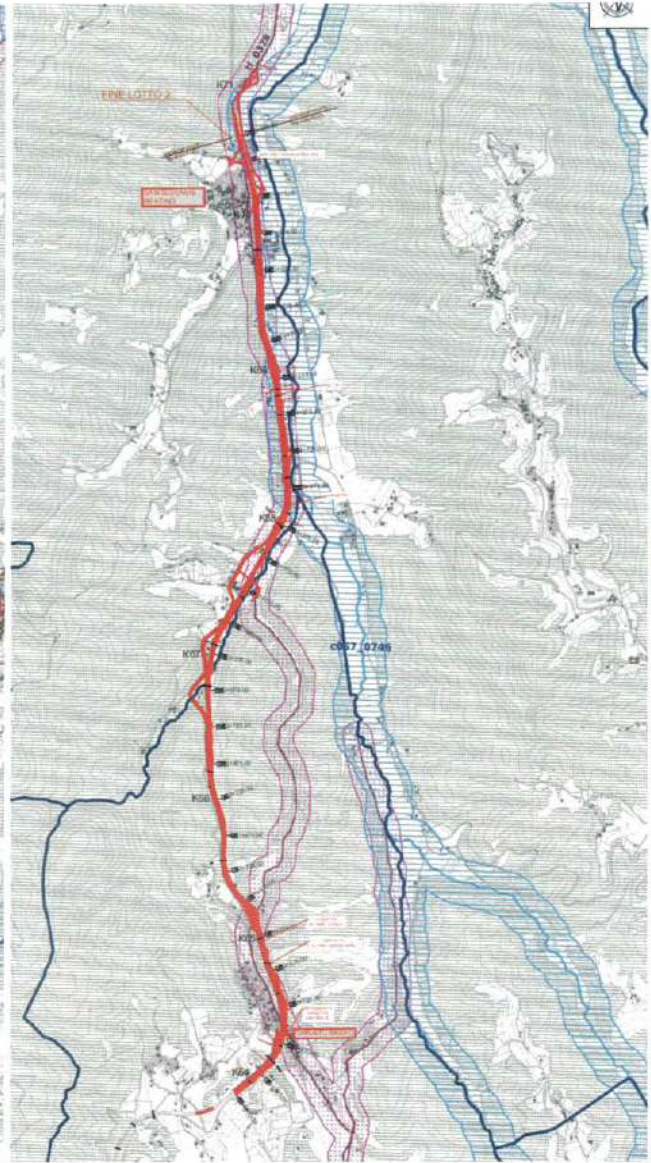
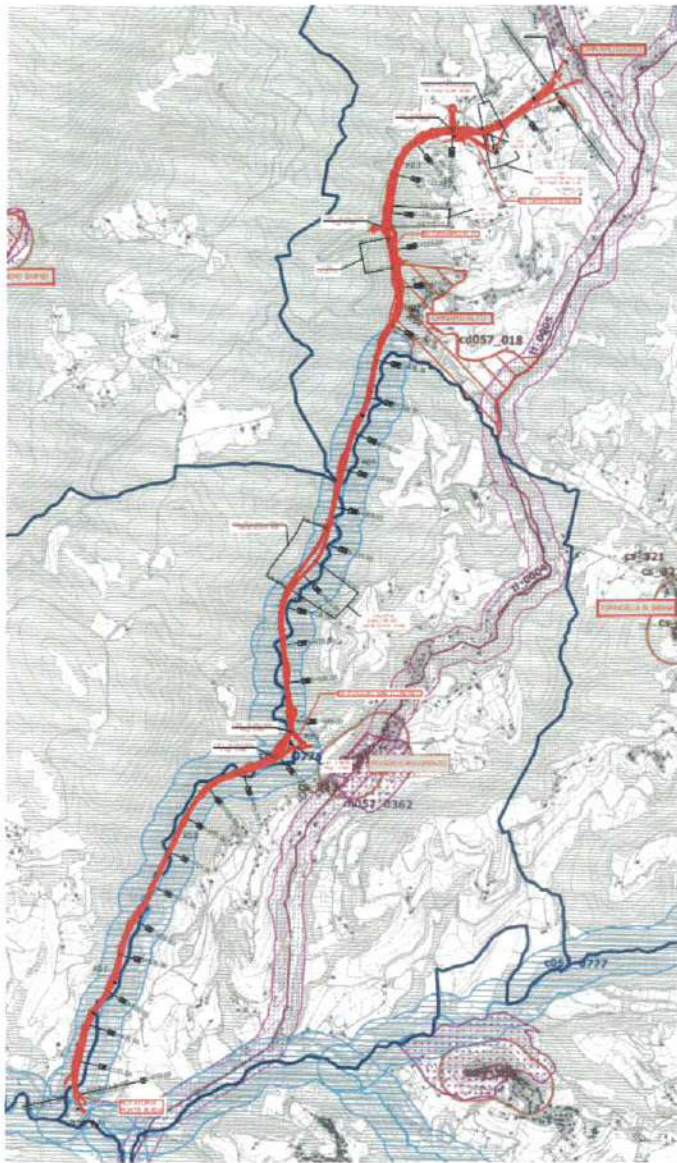
- aree tutelate "ope legis" ai sensi dell'art. 134 co. 1 lett. b) e dell'art. 142 co. 1 del DLgs.42/2004:
 - lett. c) "Protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua" (art.36 delle norme del PTPR)
 - Fosso Lariana (DPR 24/12/1954) (c057_0746);
 - lett. g) "Protezione aree boscate" (art. 39 delle norme del PTPR) (ricade in larga misura nel vincolo di "Protezione delle aree boscate", con esclusione di alcuni tratti, tra il km 67 e il km 68, e in prossimità dei centri abitati di Ornaro Basso e San Giovanni Reatino);
- aree tutelate con vincolo di piano ai sensi dell'art. 134 co. 1 lett. c) e dell'art. 143 del DLgs.42/2004: Patrimonio Identitario Regionale - Beni puntuali e lineari testimonianza dei caratteri archeologici e storici e fascia di rispetto; linee archeologiche tipizzate (TI_0328). Il tracciato interferisce con tale tutela: a sud tra la pk 0+430 e la pk 1+470; a nord tra la pk 3+660 e la fine progetto (pk 6+904.72) (art. 46 delle norme del PTPR);

La classificazione nella **Tav. A** del PTPR dei "Sistemi ed ambiti di Paesaggio delle aree interferite è la seguente:

- "Paesaggio naturale" (art.22 delle norme del PTPR);
- "Paesaggio naturale agrario" (art.23 delle norme del PTPR), *dal km 67 fino al centro abitato di San Giovanni Reatino*;
- "Paesaggio agrario di valore" (art.26 delle norme del PTPR) *in continuità con il primo lotto*;
- "Paesaggio degli insediamenti urbani" (art.28 delle norme del PTPR) *nei tratti di attraversamento dei centri di Ornaro Basso e San Giovanni Reatino*;
- "Fascia di rispetto dei corsi d'acqua", (art.36 delle norme del PTPR) *dal km 68 in avanti ricade in più tratti nella fascia di tutela dei corsi d'acqua*;

CONSIDERATO che nella citata nota n.19526/2022 con riferimento ai beni archeologici la Soprintendenza ha comunicato che *"Nell'area limitrofa ai sedimi stradali interessati dal progetto, tuttavia a notevole distanza da essi, ma nell'area vasta considerata dal SIA, si trova un monumentale, ben conservato ponte romano della consolare Salaria, noto come Ponte Sambuco, oggetto di tutela con D.M. 15.06.1993, che si allega. Come soprariportato il tracciato ipotetico della via antica, che diverge sensibilmente dalla S.S. 4 Salaria nella variante realizzata nel secondo Dopoguerra, coincidendo solo nella parte terminale del secondo lotto in direzione Rieti (valle del Fosso Ariana) e risultando tangente a essa in località Ornaro Basso, peraltro secondo un'ipotesi non avvalorata dagli studi più accreditati, è tutelato ex PTPR Lazio."*; precisando, altresì, che dall'interlocuzione con la Società è scaturita la *"produzione della VI Arch, riscontrata con nota prot.18634 del 06.12.2021, e nel piano saggi autorizzato con nota prot.3994 del 13.01.2022 (...) si è dovuta escludere da detto piano una lunga fascia di intervento per ragioni inerenti al rischio archeologico, pressoché nullo, e alla fattibilità delle stesse indagini in zone dell'attuale banchina stradale caratterizzate da acclivi versanti rocciosi, concentrandole nei punti di possibile interferenza con il tracciato della Salaria romana."*





Legenda

Individuazione degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico art. 134 co.1 lett. a e art. 136 D.Lgs. 42/2004			
Beni dichiarati	a0459_001	lett. a) e b) beni singoli naturali: geologici, vili, parchi e giardini	art. 8 ITA
	c0058_001	lett. c) e d) beni d'interesse: vaste località con valore storico, tradizionale, bullezzo-paesaggistico	art. 8 ITA
	c0058_001	lett. c) e d) beni d'interesse: vaste località per zone di interesse archeologico	art. 8 ITA
	b0658_001	di interesse alla lettera 135 co.1 D.Lgs. 42/2004 (99 codice DTAI - 000 provincia 001 numero progettazione)	

Riconoscimento delle aree tutelate per legge art. 134 co.1 lett. b) e art. 142 co.1 D.Lgs. 42/2004			
Beni riconosciuti di legge	a051_001	a) protezione delle fasce costiere marine	art. 34
	b058_001	b) protezione delle coste dei laghi	art. 25
	c058_001	c) protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua	art. 36
	d058_001	d) protezione delle montagne sopra quota di 1.200 mt. s.l.m.	art. 37
	f058_001	f) protezione dei parchi e delle riserve naturali	art. 38
	g058_001	g) protezione delle aree boschive	art. 39 ITA
	h058_001	h) disciplina per le aree scavate alle università agrarie e per le aree giunte da via ciclica	art. 40
	i058_001	i) protezione delle zone vinde	art. 41
	m058_001	m) protezione delle aree di interesse archeologico	art. 42
	n058_001	n) protezione ambiti di interesse archeologico	art. 42

m058_001	m) protezione punti di interesse archeologico e relativa fascia di rispetto	art. 42
n058_001	n) protezione linee di interesse archeologico e relativa fascia di rispetto	art. 42
a058_001	a) ottenuto da inventario art. 143 co.1 D.Lgs. 42/2004 (99 codice DTAI - 000 provincia 001 numero progettazione)	

N.B. Solo aree indicate nel ca.2 art. 143 D.Lgs. 42/2004 non sono indicate nel presente elaborato

Individuazione del patrimonio identitario regionale art. 134 co.1 lett. c) D.Lgs. 42/2004			
Beni riconosciuti di piano	raa_001	aree agricole della campagna romana e delle bonifiche agrarie	art. 43
	ca_001	insediamenti urbani storici e relativa fascia di rispetto	art. 44
	tra_001	borghi dell'architettura rurale	art. 45
	rrp_001	beni singoli dell'architettura rurale e relativa fascia di rispetto	art. 45
	sp_001	beni puntuali testimonianza dei caratteri archeologici e storici e relativa fascia di rispetto	art. 46
	rl_001	beni lineari testimonianza dei caratteri archeologici e storici e relativa fascia di rispetto	art. 46 ITA
	ra_001	canali delle bonifiche agrarie e relativa fascia di rispetto	art. 47
	ra_001	beni testimonianza dei caratteri identitari regionali geomorfologici e carsi (spogli e relativa fascia di rispetto)	art. 48
	ra_001	ra_001	ra_001
	ra_001	ra_001	ra_001

ra_001: tipo nella categoria dei beni identitari
001: numero progettazione

aree urbanizzate del PTPR

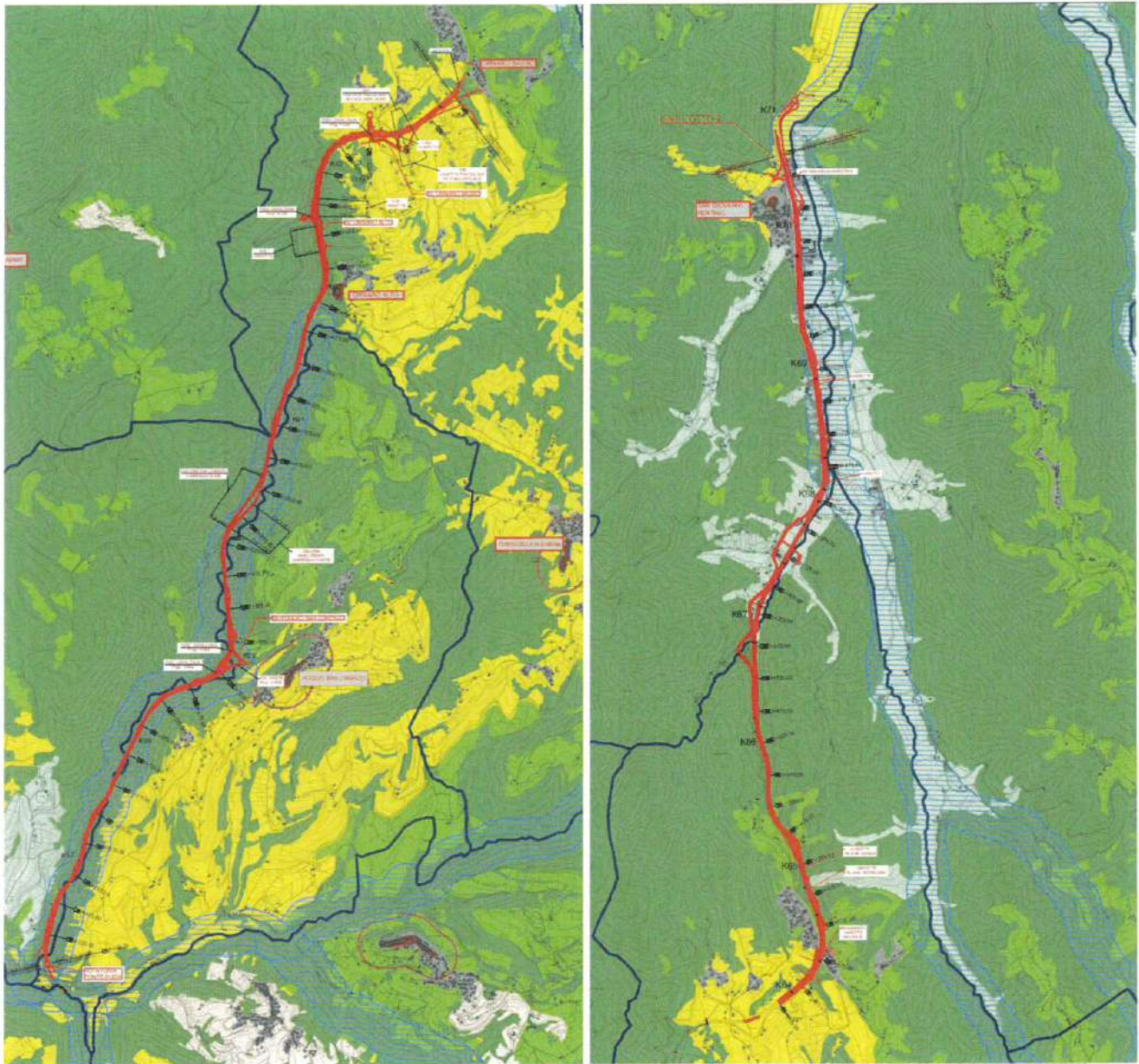
finni comunali

Fig. 9 - sovrapposizione sulla Tav. B del PTPR del Lotto 1 (a sinistra) e del Lotto 2 (a destra) (T00IA01AMBCT03B; T00IA01AMBCT04B)



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it
PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

Handwritten signature or initials.



Legenda

Sistema del Paesaggio Naturale	
	Paesaggio Naturale
	Paesaggio Naturale di Continuità
	Paesaggio Naturale Agrario
	Coste marine, lacuali e corsi d'acqua

Sistema del Paesaggio Agrario	
	Paesaggio Agrario di Rilievante Valore
	Paesaggio Agrario di Valore
	Paesaggio Agrario di Continuità

Sistema del Paesaggio Insediativo	
	Paesaggio dei Centri e Nuclei Storici con relativa fascia di rispetto
	Parchi Ville e Giardini Storici
	Paesaggio degli Insediamenti Urbani
	Paesaggio degli Insediamenti in Evoluzione
	Paesaggio dell'Insediamento Storico Diffuso
	Reti Infrastrutturali e Servizi

	Aree di Visuale
	Punti di Visuale
	Percorsi panoramici
	Ambiti di recupero e valorizzazione paesistica
	Piani attuativi con valenza paesistica

Fig. 10 - sovrapposizione sulla Tav. A del PTPR del Lotto 1 (a sinistra) e del Lotto 2 (a destra) (T00IA01AMBCT01B; T00IA01AMBCT02B)

CONSIDERATO che l'art.36 delle norme del PTPR riferito alla "Protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua", al co.6 indica che: *"i corsi d'acqua e le relative fasce di rispetto debbono essere mantenuti integri e ineditati per una profondità di centocinquanta metri per parte; nelle fasce di rispetto è fatto obbligo di mantenere lo stato dei luoghi e la vegetazione ripariale esistente, fatto salvo quanto previsto dal comma 17"*; il co.17 prescrive che *"Le opere e gli interventi relativi alle attrezzature portuali, alle infrastrutture viarie, ferroviarie ed a rete sono consentite, in deroga*



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
 Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
 PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it
 PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

Handwritten initials/signature.

a quanto previsto dal presente articolo, anche al fine dell'attraversamento dei corsi d'acqua. **Il tracciato dell'infrastruttura deve mantenere integro il corso d'acqua e la vegetazione ripariale esistente, ovvero prevedere una adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali dei luoghi. Tutte le opere e gli interventi devono essere corredati della Relazione Paesaggistica di cui all'articolo 54.**";

CONSIDERATO che l'**art.39** delle norme del PTPR relativo alla "Protezione delle aree boscate", prevede al co.10 la deroga per particolari interventi, qualora come nel caso in argomento, non rientrassero tra quelli consentiti previsti dal co.8, indicando che "nei casi di deroga espressamente previsti dalle presenti norme compatibilmente con la salvaguardia dei valori paesaggistici e di difesa del suolo, previa acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'articolo 146 del Codice, può essere consentita la trasformazione della superficie boscata. La trasformazione di cui al presente comma è subordinata alla realizzazione delle misure di compensazione previste dall'articolo 4 del D.Lgs.n.227/2001, con le modalità di cui all'articolo 40 della L.R. 39/2002 e successive modifiche. In tal caso, la superficie trasformata concorre al calcolo della cubatura realizzabile e contribuisce alla determinazione del lotto minimo. Le aree oggetto di rimboschimento per compensazione rientrano tra i territori assimilati a bosco e sono soggette alle relative disposizioni di tutela;

CONSIDERATO che l'**art.46** delle norme del PTPR relativo ai "Beni puntuali e lineari testimonianza dei caratteri archeologici e storici e fascia di rispetto", al comma 3 indica: "Ai beni di cui al comma 2 si applica la disciplina prevista per le zone di interesse archeologico di cui all'articolo 42, comma 3, lettera a)". **L'art. 42** "Protezione zone di interesse archeologico" che rimanda "per tutti gli interventi che comportino movimenti di terra, ivi compresi i reinterri" alla necessità di acquisizione del preventivo parere archeologico che valuta, "successivamente ad eventuali indagini archeologiche o assistenze in corso d'opera, complete di documentazione, l'ubicazione o determina l'eventuale inibizione delle edificazioni in base alla presenza e alla rilevanza dei beni archeologici nonché definisce i movimenti di terra consentiti compatibilmente con l'ubicazione e l'estensione dei beni medesimi; l'autorizzazione paesaggistica valuta l'inserimento degli interventi stessi nel contesto paesaggistico".

TENUTO CONTO che le norme del Piano Paesaggistico vigente prevedono due specifici articoli relativi alle deroghe per gli interventi pubblici:

- l'**art.12** "autorizzazione di opere pubbliche che al co.1 prevede che: "(...) possono essere consentite anche in deroga alle norme del PTPR in assenza di alternative localizzative e/o progettuali, ferma restando la necessità di verificare, in sede di autorizzazione paesaggistica, la compatibilità di dette opere con gli obiettivi di tutela e di miglioramento della qualità del paesaggio individuati dal PTPR per i beni paesaggistici interessati dalle trasformazioni.";
- l'**art.14** che, fatta salva la previsione del co.1: "Fermo restando l'obbligo di richiedere l'autorizzazione paesaggistica, fatte salve le ipotesi di cui all'articolo 149 del Codice, nelle zone sottoposte a vincolo **sono comunque consentiti, anche in deroga alle disposizioni di cui alle presenti norme ovvero ove non indicati**", precisando alla lett.e) che sono comunque consentiti "gli adeguamenti funzionali e le opere di completamento delle infrastrutture e delle strutture pubbliche esistenti, (...) nonché gli interventi strettamente connessi ad adeguamenti derivanti da disposizioni legislative, **previo espletamento della procedura di valutazione di impatto ambientale, ove prevista.** La relazione paesaggistica di cui al DPCM 12 dicembre 2005 deve fornire elementi necessari alla valutazione sulla compatibilità dell'opera o dell'intervento pubblico con gli obiettivi di tutela e di miglioramento della qualità del paesaggio individuati dal PTPR per il bene paesaggistico interessato dalle trasformazioni;

TENUTO CONTO che, la Soprintendenza ha precisato, altresì, che "con riguardo alla tutela paesaggistica, alla luce della verifica della proposta con le norme della pianificazione paesaggistica vigente, l'intervento, per le sue caratteristiche di infrastruttura viaria di pubblico interesse può avvalersi delle deroghe previste negli specifici articoli dello stesso PTPR, tuttavia per l'applicazione delle richiamate deroghe, il progetto deve garantire il rispetto dei requisiti di qualità e di compatibilità, cui rimandano espressamente le norme prescrittive della disciplina dei singoli "Paesaggi" del PTPR interferiti dagli interventi; sono comunque esplicitate al contempo, le condizioni e modalità per l'applicazione delle deroghe, al fine di garantire il corretto inserimento delle opere nei contesti tutelati";

RILEVATA, altresì, in sede istruttoria che la notevole concentrazione di interventi trasformativi – in particolare in alcune porzioni del tracciato complessivo - finalizzati alla realizzazione degli svincoli e delle opere di



riconnesione dell'adeguamento con la viabilità locale (sia in termini di cavalcavia e viadotti che di affiancamenti della viabilità locale che allargano ulteriormente il sedime stradale della SS4 già adeguato), e il conseguente consumo di suolo - contribuisce a creare un quadro valutativo particolarmente critico in considerazione del constatato rilevante e irreversibile impatto paesaggistico delle opere in progetto;

CONSIDERATO che il Riscontro fornito dal Proponente alle integrazioni richieste della CTVA del MASE con la citata nota n.8535/2022, contiene informazioni e approfondimenti utili a chiarire, e meglio definire, elementi di valutazione che afferiscono anche alle determinazioni di questo Ministero, e che verranno considerate anche al fine della loro armonizzazione nel presente parere, in particolare con riferimento ai punti:

1. Studio delle alternative
3. Aspetti progettuali e cantierizzazione
4. Biodiversità;

VALUTATA ai fini delle determinazioni di competenza di questa Amministrazione, tutta la documentazione depositata dal Proponente agli atti della procedura, compresa quella trasmessa a riscontro delle richieste di integrazione documentale, che costituisce completamento e/o sostituzione di quanto prodotto in occasione dell'istanza;

CONSIDERATO che, in particolare, al fine del superamento delle criticità già segnalate, gli Uffici di questo Ministero hanno valutato la documentazione integrativa, complessivamente trasmessa con la nota n.871810/2022, comprendente sia gli elaborati trasmessi a riscontro della nota n. 17638/2022 di Richiesta di Integrazioni di questo Ministero (di seguito anche *Richiesta MIC*) (cfr. fig.11) che quelli prodotti in risposta alla nota n.8535/2022 della CTVA del MASE (di seguito anche *Richiesta MASE*);

CONSIDERATO che il Proponente ha fornito, altresì, note di riscontro puntuale per ciascuna delle suddette Richieste dei Ministeri concertanti, rispettivamente nella relazione denominata "*Riscontro Nota Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio - Servizio V - Nota MIC DG-ABAP 34.43.01 DEL 11/05/2022 - T00A01AMBRE03A*", (di seguito anche *Riscontro MIC*) e nella nota di riscontro alla "*Richiesta di integrazioni da parte della COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE – VIA E VAS NOTA DI RISCONTRO - T01EG00GENRE03A- dicembre 2022*", (di seguito anche *Riscontro MASE*) con i relativi elaborati grafici;

RISCONTRO N. 13 - INTEGRAZIONI RICHIESTE DAL MIC_DG-ABAP_SERV V(11/05/2022)0017638-P del 11/05/2022 e profl. MIC_DG_SERV V-P-30514 del 22/09/2022													
PARTE GENERALE													
120	T	0	0	IA	0	1	AMB	RE	0	3	A	Riscontro Nota Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio - Servizio V - Nota MIC DG-ABAP 34.43.01 DEL 11/05/2022	T00A01AMBRE03A
IPOTESI ALTERNATIVE SVINCOLI ORNARO ALTO/MONTENERO/ORNARO BASSO													
121	P	0	1	PS	0	0	TRA	PL	2	1	A	Planimetria di progetto alternativa 1	P01PS00TRAPL21A
122	P	0	1	PS	0	0	TRA	PL	2	2	A	Planimetria di progetto alternativa 1	P01PS00TRAPL22A
123	P	0	1	PS	0	0	TRA	PL	2	3	A	Planimetria di progetto alternativa 2	P01PS00TRAPL23A
124	P	0	1	PS	0	0	TRA	PL	2	4	A	Planimetria di progetto alternativa 2	P01PS00TRAPL24A
125	P	0	1	PS	0	0	TRA	PL	2	5	A	Planimetria di progetto alternativa 3	P01PS00TRAPL25A
126	P	0	1	PS	0	0	TRA	PL	2	6	A	Planimetria di progetto alternativa 3	P01PS00TRAPL26A
127	P	0	1	PS	0	0	TRA	PL	2	7	A	Planimetria di progetto alternativa 3	P01PS00TRAPL27A
PLANIMETRIA CON INDICAZIONE DEI TRATTI DI NUOVA REALIZZAZIONE E DI RECUPERO DELL'ESISTENTE													
128	V	0	2	PS	2	0	TRA	PL	2	1	A	Evidenza dei tratti di viabilità' in riutilizzo - tav. 1 di 5	V02PS20TRAPL21A
129	V	0	2	PS	2	0	TRA	PL	2	2	A	Evidenza dei tratti di viabilità' in riutilizzo - tav. 2 di 5	V02PS20TRAPL22A
130	V	0	2	PS	2	0	TRA	PL	2	3	A	Evidenza dei tratti di viabilità' in riutilizzo - tav. 3 di 5	V02PS20TRAPL23A
131	V	0	2	PS	2	0	TRA	PL	2	4	A	Evidenza dei tratti di viabilità' in riutilizzo - tav. 4 di 5	V02PS20TRAPL24A
132	V	0	2	PS	2	0	TRA	PL	2	5	A	Evidenza dei tratti di viabilità' in riutilizzo - tav. 5 di 5	V02PS20TRAPL25A
FOTOSIMULAZIONI LOTTI 1 E 2													
133	T	0	0	IA	0	0	AMB	DT	1	2	A	Fotosimulazioni - lotto 1	T00A00AMBDT12A
134	T	0	0	IA	0	0	AMB	DT	1	3	A	Fotosimulazioni - lotto 1	T00A00AMBDT13A
135	T	0	0	IA	0	0	AMB	DT	1	4	A	Fotosimulazioni - lotto 1	T00A00AMBDT14A
136	T	0	0	IA	0	0	AMB	DT	1	5	A	Fotosimulazioni - lotto 2	T00A00AMBDT15A
137	T	0	0	IA	0	0	AMB	DT	1	6	A	Fotosimulazioni - lotto 2	T00A00AMBDT16A
RIMBOSCHIMENTO COMPENSATIVO													
138	T	0	2	IA	0	3	VG	RE	0	1	A	Relazione tecnica rimboschimento compensativo (art. 14 LR Lazio 7/2005) - Lotto 2 PD	T02A03VGTRE01A

Fig. 11. Stralcio elenco elaborati presentati in integrazione in riferimento alla Richiesta MIC (cfr. elenco elaborati - T00EG00GENEE03A)

PRESO ATTO, che il Proponente nel Riscontro MIC, con riferimento al **punto 1)** della Richiesta MIC, al fine di fornire le informazioni richieste relative alla "**SOVRAPPOSIZIONE TRA IL PROGETTO E LA VIABILITÀ ESISTENTE**", afferma di avere predisposto nelle integrazioni del 14.09.2023 delle planimetrie in scala adeguata che corrispondono a 5 tavole denominate "**EVIDENZA DEI TRATTI DI VIABILITÀ IN RIUTILIZZO**" (da V02PS20TRAPL21A a V02PS20TRAPL25A), nelle quali sono stati predisposti gli approfondimenti richiesti, fornendo nel paragrafo 4.2.2. del suddetto Riscontro le motivazioni alle scelte progettuali relative alla viabilità secondaria, che riguardano prevalentemente il Lotto 2 che, per configurazione e orografia, presenta un carattere maggiormente antropizzato che si concretizza nei numerosi accessi privati (ad abitazioni, attività commerciali e coltivazioni) che attualmente interseca la SS4, per i quali il progetto tenta di fornire delle soluzioni di riammaglio e di collegamento attraverso tratti di nuova viabilità locale secondaria e una serie di rotatorie, bretelle e cavalcavia (cfr. fig.12);



RITENUTO che, nonostante la scelta di localizzare l'intervento per quanto possibile sullo stesso sedime dell'attuale SS4, le operazioni di adeguamento delle dimensioni delle corsie e delle banchine esistenti e, al contempo, per alcuni tratti in particolare, la realizzazione di una viabilità locale secondaria che garantisca comunque i collegamenti e le percorrenze, sia trasversale che parallela, delle vetture provenienti da strade di categorie diverse, per le quali saranno necessarie rotatorie, svincoli e viadotti, produce una trasformazione piuttosto estesa delle aree di fondovalle, su cui è già localizzato il tracciato attuale (cfr. fig.13) e che, nel caso del Lotto 1, stante la forte caratteristica orografica del territorio si concretizza nella necessità di uno spostamento dell'asse stradale, verso il fronte roccioso e/o collinare, producendo profondi sbancamenti che devono poi essere stabilizzati (cfr. fig.14).

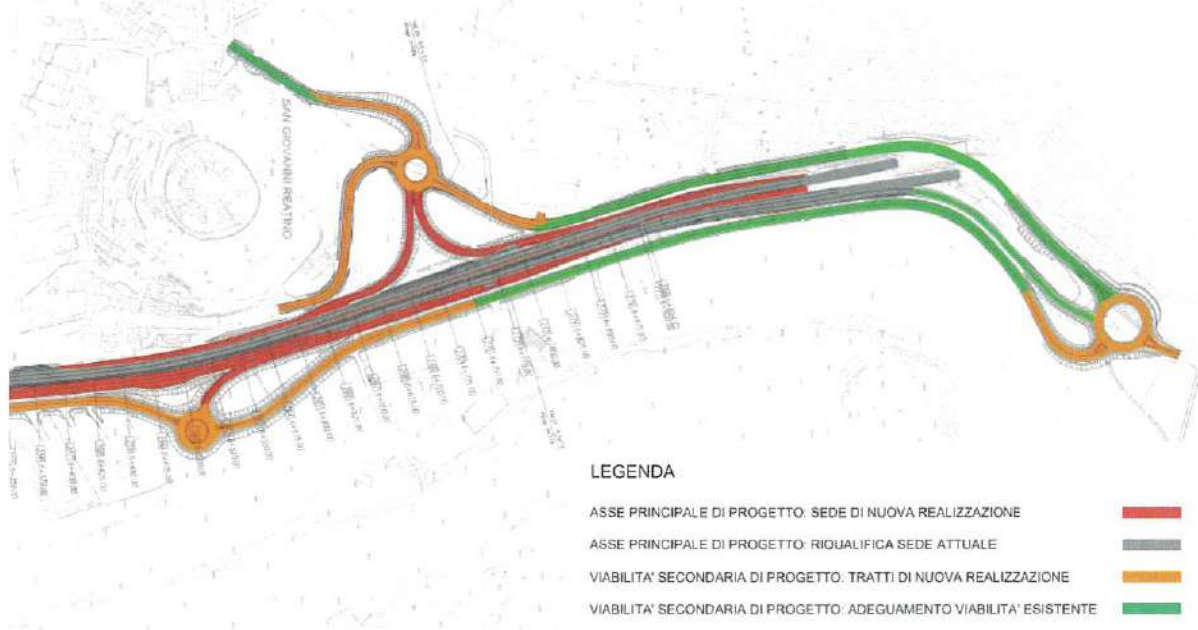


Fig.12 stralcio del progetto in prossimità degli svincoli di San Giovanni Reatino, con la definizione delle diverse tipologie di viabilità



Fig.13 Svincolo di San Giovanni Reatino, vista dal poggio di San Giovanni Reatino e fotoinserimento post intervento



Fig.14 Svincolo di Poggio San Lorenzo, render con il fotoinserimento nell'ortofoto post intervento e stralcio del progetto



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
 Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
 PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it
 PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

Handwritten initials/signature.

PRESO ATTO che con riferimento al richiesto approfondimento relativo allo “STUDIO DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI”, il Proponente fornisce una documentazione integrativa finalizzata a fornire un approfondimento sulle scelte alla base della soluzione progettuale prescelta e presentata in valutazione, in riferimento alla quale vengono analizzati input, dati di base, interferenze e vincoli di progetto, per ciascuno svincolo e per ciascun settore di viabilità secondaria, criteri e ipotesi alla base delle scelte progettuali;

PRESO ATTO che a riscontro di quanto richiesto da questo Ministero relativamente all’invio di nuovi render e fotoinserimenti che illustrino adeguatamente le “modificazioni indotte sul contesto esistente dalle opere in progetto”, il Proponente presenta delle schede puntuali per ciascuno degli elementi espressamente segnalati nella richiesta di integrazione di questo Ufficio, e associano le planimetrie delle opere di mitigazione con i fotorender di progetto, e dettagli tecnici e tecnologici, che consentono di avere un quadro chiaro delle trasformazioni e delle scelte poste alla base del progetto;

RITENUTO che, preso atto dei criteri utilizzati dal Proponente, sarà necessario rimandare ad un successivo approfondimento progettuale l’individuazione puntuale degli elementi di progetto relativi alle mitigazioni necessarie per garantire il corretto inserimento paesaggistico;

PRESO ATTO che, nel Riscontro alla Richiesta MIC il Proponente con riferimento al **punto 2)** “ottimizzazioni progettuali” ha predisposto per gli svincoli di **Ornaro Alto** e **Ornaro Basso** diverse alternative, di seguito riportate:

- **Configurazione presentata in valutazione dello Svincolo di Ornaro Alto:**

“Lo svincolo di progetto di Ornaro Alto – Montenero conferma dal punto di vista funzionale tutte le manovre oggi possibili sulla SS4 attuale. La configurazione di progetto unifica i due svincoli e li adegua alla nuova tipologia di strada inserendo un cavalcavia di attraversamento (opera indispensabile per il corretto funzionamento degli svincoli su strade a doppia carreggiata) per consentire le immissioni e uscite da e per tutte le direzioni e il collegamento tra i due versanti oggi di fatto presente. Le due piccole rotatorie assicurano la piena sicurezza dell’intersezione. La configurazione prescelta ha ingombro minimo e determina un impatto territoriale mitigabile”.

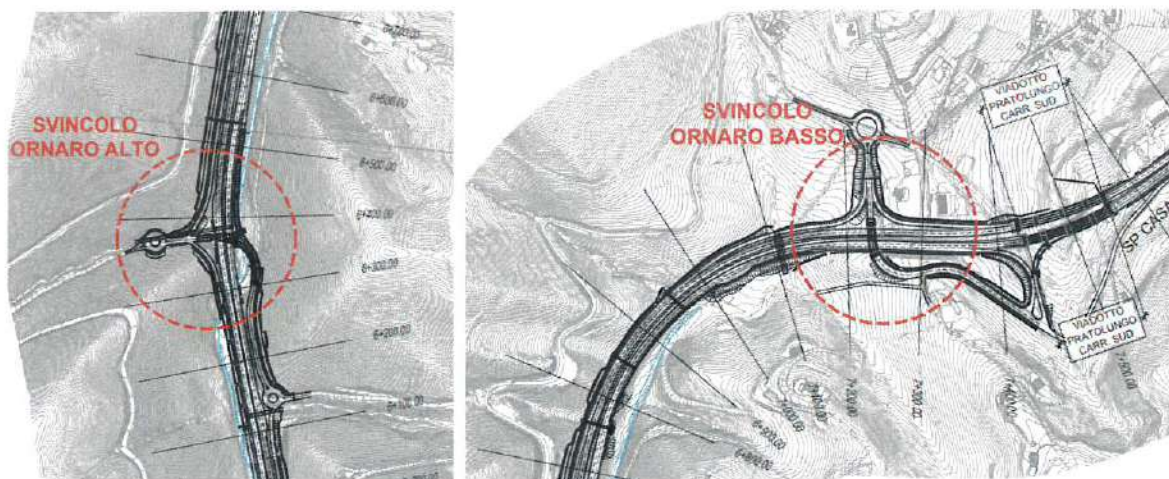


Fig.15 Gli svincoli di Ornaro Alto (a sinistra) e Basso (a destra) presentati in valutazione, posti a 800 metri di distanza. (T01EG00GENPL02A - Planimetria di inquadramento Tavola 2).



Fig.16 Lo svincolo di Ornaro Alto il progetto (a sinistra) e il fotoinserimento del render (a destra) (cfr. p.42 T00IA01AMBRE03A)

- **Alternativa 1: eliminazione dello svincolo di Ornaro alto e collegamento con viabilità secondaria allo svincolo di progetto di Ornaro Basso** (cfr. fig.17).

“Tale soluzione chiaramente riduce l’impatto ambientale ma di contro introduce elementi di forte penalizzazione dal punto di vista territoriale in quanto le attuali relazioni funzionali dirette con la SS4, trasferite allo svincolo di Ornaro Basso, determinano un non trascurabile incremento di lunghezza di itinerario e relativi tempi di percorrenza per l’utenza ordinaria ma anche soprattutto per i mezzi di soccorso ed emergenza (118, Protezione Civile Vigili del Fuoco). Le viabilità secondarie da utilizzare presentano larghezza ridotta e andamento piano-altimetrico complesso in ragione del territorio attraversato. In particolare la viabilità che si sviluppa sul versante occidentale presenta una serie di curve a raggio talmente ridotto da non consentire un’adeguata circolazione in sicurezza di mezzi pesanti e/o mezzi per il trasporto pubblico. L’eventuale adeguamento di tali viabilità secondarie (allargamento piattaforma, adeguamento raggi di curvatura ai minimi normativi) comporterebbe opere di sede quali muri di sostegno e controripa che avrebbero un impatto di tipo ambientale significativo.”

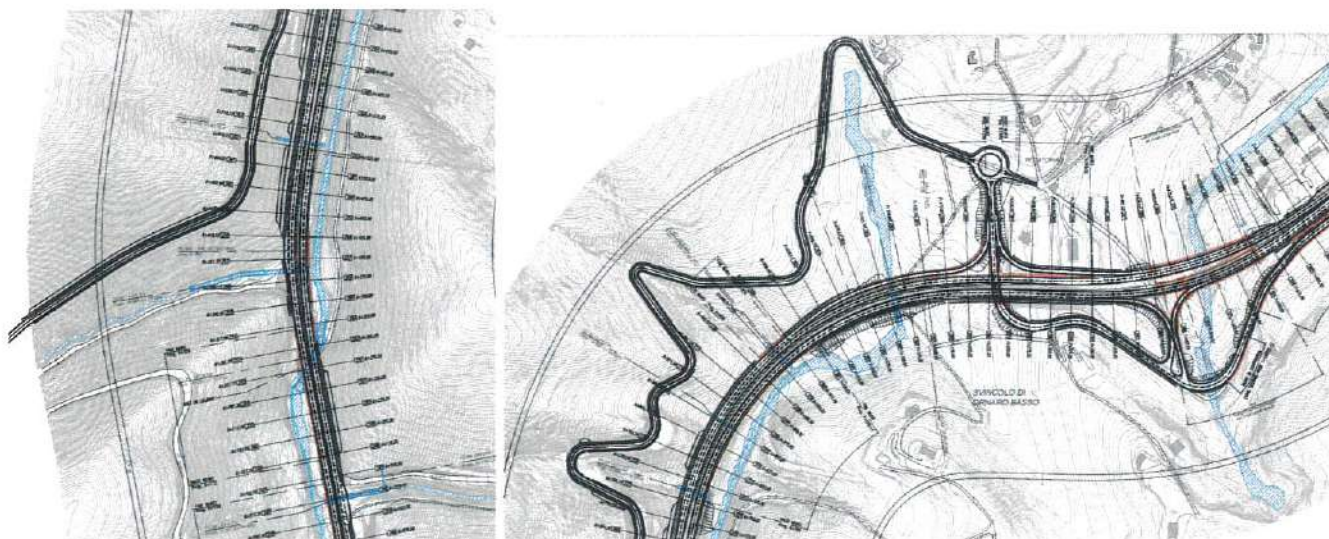


Fig.17 Alternativa 1. I due svincoli di Ornaro Alto (a sinistra) e Ornaro Basso (a destra) modificati secondo l’ipotesi di progetto (cfr. P01PS00TRAPL22A ALTERNATIVA 1)

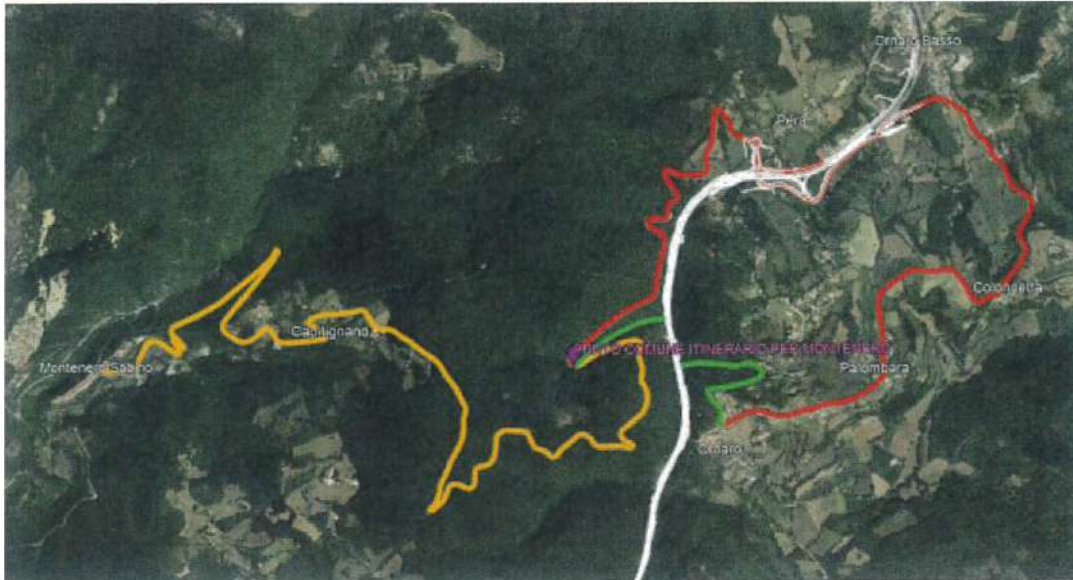


Fig. 2. Alternativa 1) eliminazione dello svincolo di Ornavasso Alto e confronto fra il percorso attuale (verde) con entrambi gli svincoli e il percorso alternativo (rosso) con l'eliminazione dello svincolo Ornavasso Alto

- **Alternativa 2: eliminazione per lo svincolo di Ornavasso alto del cavalcavia di svincolo e la conservazione degli ingressi uscite in destra sia per la carreggiata in direzione Rieti che per quella in direzione Roma.** (cfr. fig.19).

“La soluzione alternativa 2 prevede per lo svincolo di Ornavasso Alto – Montenero l’eliminazione del cavalcavia di svincolo e la conservazione degli ingressi uscite in destra sia per la carreggiata in direzione Rieti che per quella in direzione Roma. Rispetto alla soluzione in procedura si ha un minore impatto visivo in virtù dell’eliminazione del cavalcavia di svincolo. Dal punto di vista funzionale la conservazione delle manovre dirette assicura un’efficienza solo parziale dello svincolo. Permane la penalizzazione, già individuata nell’analisi della soluzione alternativa 1, solo per la destinazione Ornavasso Alto per le provenienze dal capoluogo Rieti e per la destinazione Rieti per le provenienze da Montenero. Tali relazioni dovranno avvenire necessariamente sugli itinerari già descritti a proposito dell’alternativa 1, con aumento dei tempi di percorrenza per il traffico ordinario e per i mezzi di emergenza e soccorso. La relazione Ornavasso Alto – Roma avverrà prendendo la SS4 in direzione Rieti e utilizzando lo svincolo di Ornavasso basso per l’inversione di marcia con un contenuto allungamento del percorso e, conseguentemente, dei tempi di percorrenza. L’adeguamento della piattaforma stradale delle due viabilità e la necessaria correzione di tracciato in corrispondenza delle curve più strette determina un significativo consumo di suolo in corrispondenza delle zone marginali di tali strade, come già segnalato a proposito della soluzione alternativa 1”;

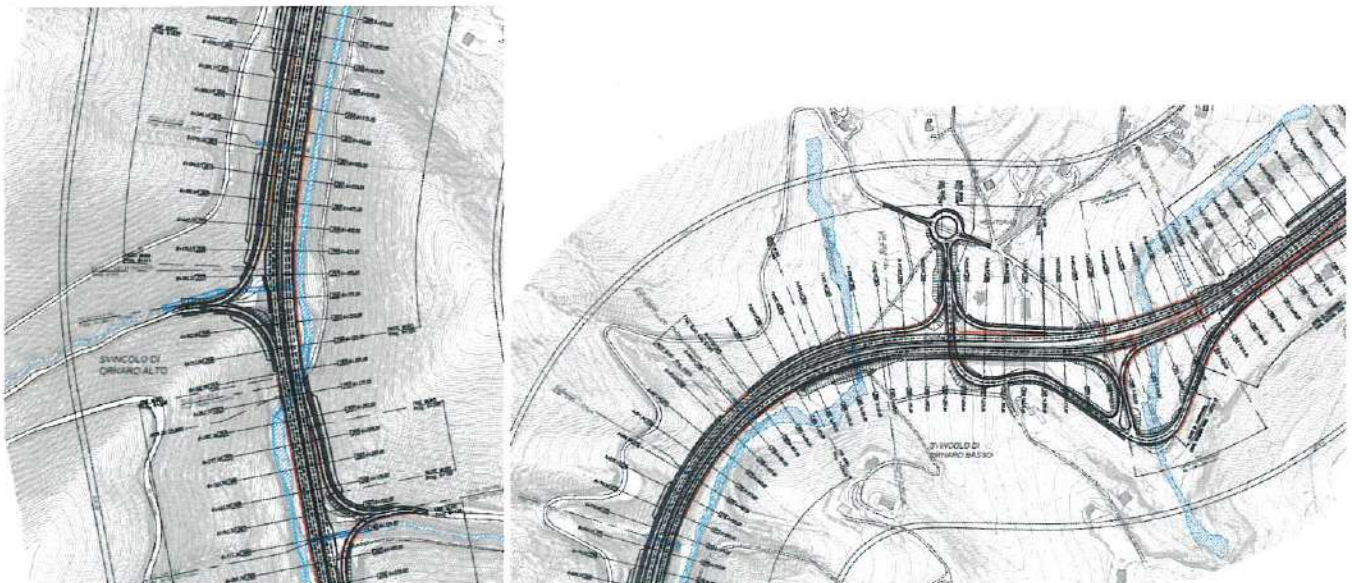


Fig.19 Alternativa 2. I due svincoli di Ornavasso Alto (a sinistra) Basso (a destra) modificati secondo l’ipotesi di progetto (cfr. P01PS00TRAPL24A) ALTERNATIVA 2)



Handwritten initials or signature.

- **Alternativa 3, mantenimento dello svincolo Ornaro Alto e la riduzione dello svincolo Ornaro Basso** (cfr. fig.20):

“L’alternativa 3 prevede la conferma dello svincolo di Ornaro Alto/Montenero nella configurazione del progetto definitivo attualmente in procedura ed una nuova configurazione per lo svincolo di Ornaro Basso ad ingombro territoriale decisamente ridotto rispetto a quanto previsto nel PD. In particolare per tale svincolo si prevede l’utilizzo del cavalcavia esistente oggi presente al km 64 della SS4 per il quale già nel progetto in procedura è contemplata demolizione e ricostruzione. Per le manovre di ingresso uscita sulla carreggiata direzione Rieti si prevede la riqualificazione di quelle oggi esistenti.

Per la manovra di uscita dalla carreggiata direzione Roma per le provenienze da Rieti si prevede la realizzazione di una piccola rampa con una piccola rotatoria di connessione alla viabilità ordinaria esistente prima dell’abitato di Ornaro Basso (cfr. fig.21).

Per la rampa di ingresso in direzione Roma si prevede una rampa d’ingresso connessa tramite una rotatoria alla viabilità secondaria di progetto già prevista nel PD in procedura. (cfr. fig.22).

L’impatto territoriale dello svincolo così configurato risulta significativamente inferiore rispetto a quello dello svincolo di Ornaro basso in procedura. Dal punto di vista funzionale vengono mantenute tutte le relazioni oggi presenti sebbene non concentrate in unico settore. È prevedibile un leggero maggior impatto sull’abitato per la presenza del cavalcavia di attraversamento al centro della frazione (situazione non significativamente dissimile a quella odierna)

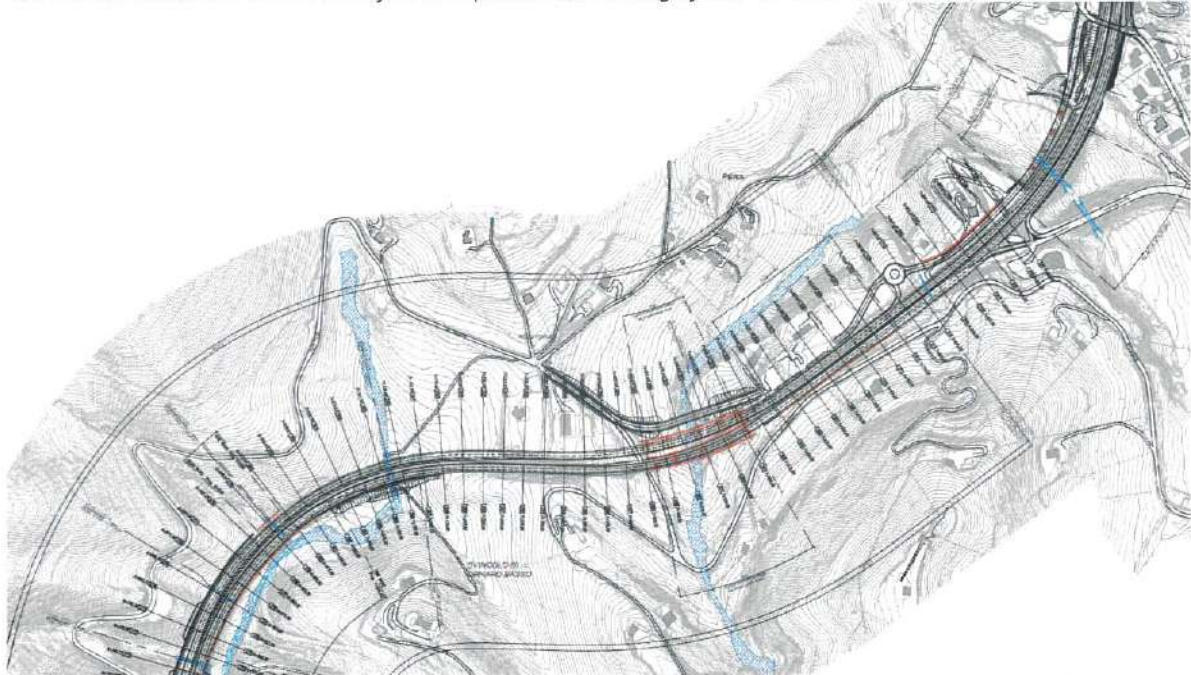


Fig.20 Alternativa 3. Lo svincolo di Ornaro Basso modificati secondo l’ipotesi di progetto (cfr. P01PS00TRAPL26A ALTERNATIVA 3)

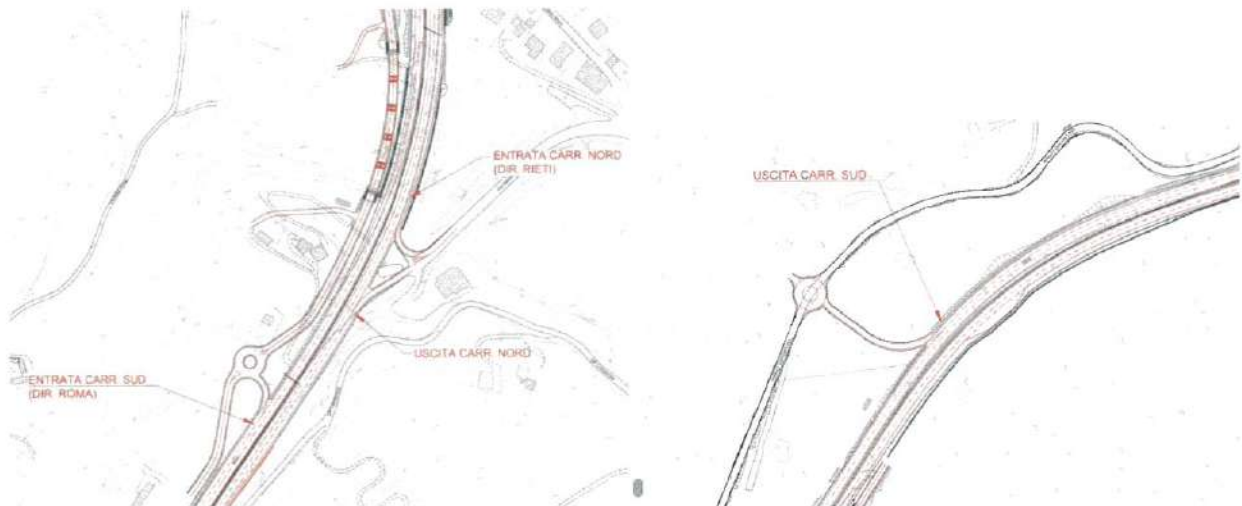


Fig. 21 Alternativa 3) Dettaglio delle rampe e rotatorie presentate in integrazione pp.50-51 del Riscontro. Per questo svincolo si prevede l’utilizzo del cavalcavia presente al km 64 della SS4 per il quale già nel progetto è contemplata demolizione e ricostruzione.

VALUTATO che, le soluzioni predisposte, nel prefigurare tre possibili scenari, non approfondiscono benefici e criticità relativi ai potenziali impatti paesaggistici, ambientali, funzionali e, pertanto, verranno considerati e valutati in questa sede, come indirizzi progettuali, definiti i quali saranno richiesti ulteriori approfondimenti in fase esecutiva, al fine di garantire il supporto necessario da parte di questo Ministero al corretto inserimento paesaggistico del progetto.

CONSIDERATO che la Soprintendenza ha evidenziato *“Sul punto concernente gli accessi ai centri abitati di Ornaro (frazione di Torricella in Sabina) e Montenero Sabino, per il quale si era prospettata una soluzione funzionale ma oggettivamente impattante, la Scrivente considera sia possibile contemperare le istanze di sicurezza e comodità stradali con gli aspetti di competenza specifica di questa Amministrazione, ritenendo sul punto attuabile l’ipotesi indicata come “3” nelle integrazioni presentate dal Proponente, la quale prevede il rifacimento di un cavalcavia già esistente e presenta indubbi vantaggi di inserimento paesaggistico-ambientale a fronte di limitati sacrifici in ordine a tempi e comodità di percorrenza, pur con un relativo aggravio a carico della percorrenza in ambito di centro abitato”*;

PRESO ATTO che, in riferimento alla soluzione n.3, il Proponente indica come unico impatto “negativo” *“un leggero maggior impatto sull’abitato per la presenza del cavalcavia di attraversamento al centro della frazione (situazione non significativamente dissimile a quella odierna)”*, senza tuttavia approfondirne i potenziali esiti previsti in termini più generali nel contesto considerato;

CONSIDERATO altresì, che, senza tralasciare l’indubbio miglioramento apportato dalla soluzione 3) di riduzione dello svincolo Ornaro Basso, indicata dalla Soprintendenza, in termini di attenuazione degli impatti potenziali, allo stato attuale delle conoscenze il mantenimento dello svincolo Ornaro Alto così come previsto da PD, continua a presentare elementi di rilevante criticità paesaggistica, in particolare legati alla complessità dell’infrastruttura prevista in corrispondenza di una porzione di territorio ancora contraddistinta da spiccate qualità naturali in un fondo valle in cui si incontrano più fossi e in prossimità di un’area – posta intorno al centro storico - tutelata con vincolo dichiarativo (DM 12/05/1971) *Torricella in Sabina: Ornaro e zone circostanti (cd057_018)*;

RITENUTO, seppur concordando con la Soprintendenza che la soluzione 3 sia da prediligere tra le alternative proposte, poiché prefigura un miglioramento in termini di riduzione degli impatti attesi del progetto presentato in istanza, che essa fornisce tuttavia proposte finalizzate alla risoluzione solo di alcune delle criticità evidenziate da questo Ministero nella nota n.17638/2022, e non affronta, diversamente dalle altre ipotesi presentate in integrazione, il tema ben più complesso della semplificazione dello svincolo di Ornaro Alto, che si conferma - dal punto di vista paesaggistico - particolarmente impattante come si può verificare anche dagli schemi presentati nelle c.d. *“sezioni paesaggistiche”* (cfr. fig.22a e 22b). Nel merito, pertanto, sarà necessario affrontare, nella successiva fase esecutiva, un più attento approfondimento del progetto volto ad individuare concreti elementi di miglioramento, mitigazione e semplificazione degli impatti delle numerose opere d’arte previste (cavalcavia e viadotti) che interferiscono direttamente e irreversibilmente il contesto (la fascia ripariale, le forre e i fossi) approfondendo le tavole relative ai progetti di mitigazione ambientale (cfr. fig.23) che risultano troppo generici, fornendo schemi ancora *“tipologici”* a fronte di interazioni così rilevanti con gli ambiti tutelati;

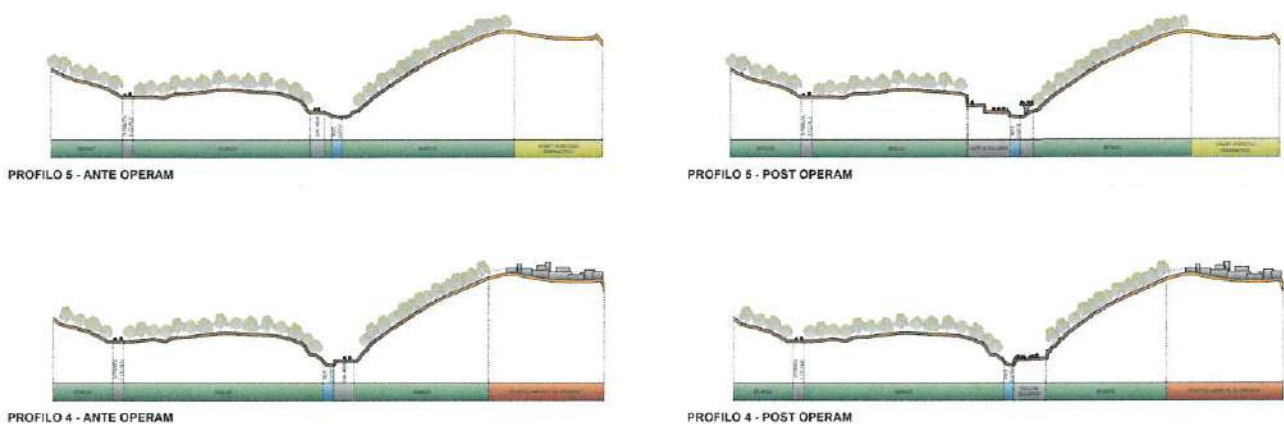


Fig. 22a Sezioni paesaggistiche - Lotto 1. Profili 4 e 5 in prossimità dello Svincolo di Ornaro Alto, prima (a sinistra) e dopo (a destra) la realizzazione delle opere (cfr. T02IA02AMBCT13A)

Handwritten initials or signature.



Fig. 22b Sezioni paesaggistiche - Lotto 1. Dettagli dei Profili 4 e 5 in prossimità dello Svincolo di Ornaro Alto, post-operam in cui si nota la trasformazione apportata dall'infrastruttura nei confronti del "Rio Cervi" (cfr. T02IA02AMBCT13A)

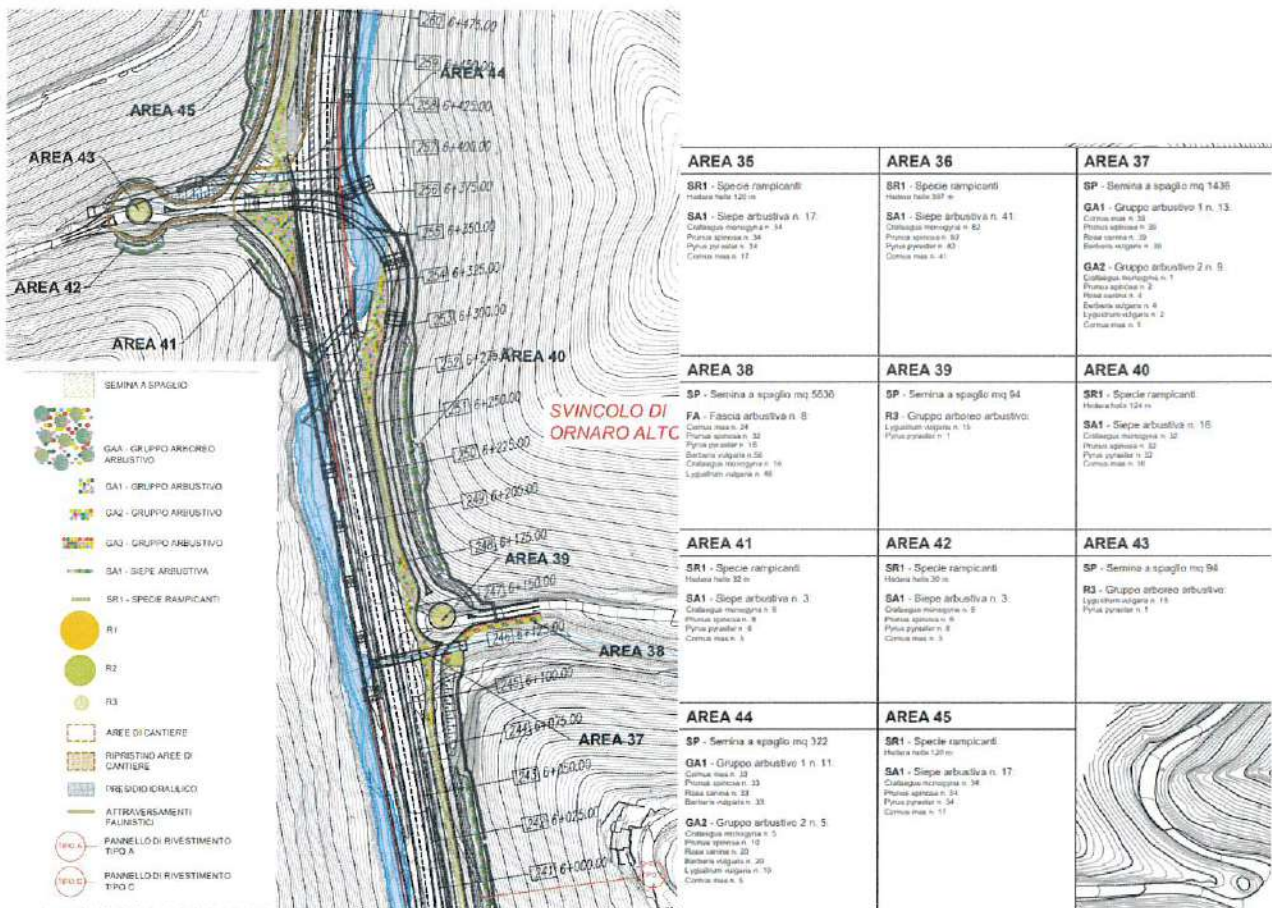


Fig. 23. Svincolo di Ornaro Alto con individuazione della nuova infrastruttura e delle opere di mitigazione (cfr. T01IA03AMBPL08B)

CONSIDERATO che, nel Riscontro MIC il Proponente con riferimento al **punto 2)** "ottimizzazioni progettuali" della Richiesta MIC, ha predisposto una soluzione alternativa, per il **cavalcavia CV02, (progressiva 3+780):**
"Il cavalcavia alla prog.3+780 è indispensabile per la ricucitura fondiaria del territorio che in tale settore è caratterizzato da una presenza importante di fabbricati, coltivazioni e connessioni con viabilità campestre. Si è provveduto ad aumentare la luce delle campate (42m) e ad utilizzare acciaio corten in sostituzione delle travi in CAP e ad eliminare i pulvini posizionando direttamente gli apparecchi di appoggio sulla testa pila.



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
 Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
 PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it
 PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

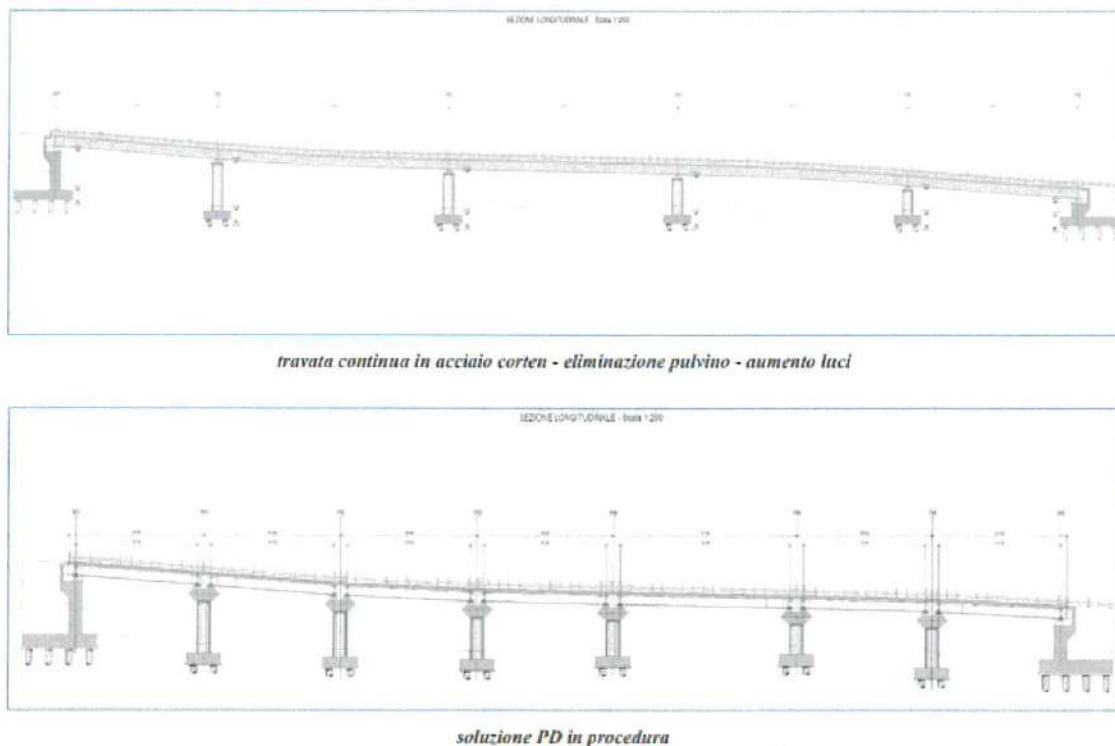


Fig. 24 Cavalcavia CV02, (prog.3+780). Ipotesi presentata con l'istanza (in basso) e alternativa proposta in fase integrativa (in alto)

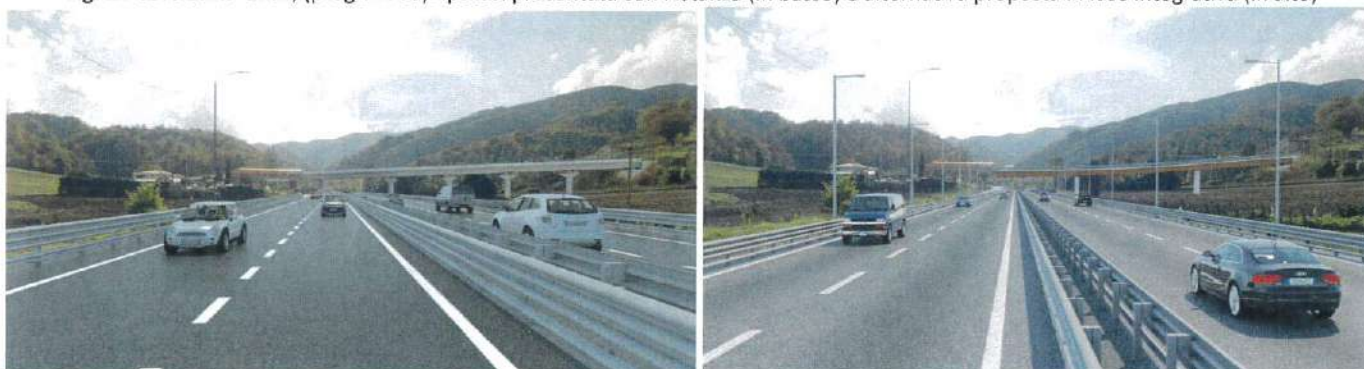


Fig. 25 Ipotesi di modifica del cavalcavia CV02, (prog.3+780). Ipotesi presentata con l'istanza (sinistra) e alternativa proposta (destra)

RITENUTO che, l'ipotesi di massima predisposta per il cavalcavia CV02, contenga dei validi prerequisiti di orientamento progettuale di ordine strutturale e tecnologico, quali la riduzione degli appoggi al suolo e lo snellimento del profilo, e una maggiore cura nella scelta dei materiali, che contribuiscono al miglioramento auspicato con riguardo alla riduzione dei potenziali impatti attesi sul paesaggio e ad un più adeguato inserimento delle opere nel contesto, la cui definizione, come meglio specificato nelle prescrizioni del presente parere, verrà sviluppata nelle fasi successive della progettazione;

PRESO ATTO che, nel Riscontro MIC, e con riferimento al **punto 3)** "opere di mitigazione" della Richiesta MIC, il Proponente ha comunicato di volere "minimizzare gli impatti delle opere (cavalcavia, muri di contenimento, scarpate, eccetera) mediante copertura con fasce arbustive o defilamento con filari o gruppi di alberi e di arbusti" dotando in particolare gli svincoli di "adeguato arredo paesaggistico che ne minimizzi gli impatti e ne favorisca la leggibilità funzionale e di accessibilità da parte delle diverse categorie di utenti";

RITENUTO di dovere necessariamente richiamare, di seguito, alcuni passaggi inseriti dal Proponente nel SIA aggiornato a valle delle integrazioni documentali (versione D) con riferimento alla STIMA DEGLI IMPATTI relativi sia alla componente ambientale più propriamente di competenza di questo Ministero, "paesaggio e patrimonio culturale e beni materiali" che a quella, strettamente correlata di "Vegetazione e flora";

PRESO ATTO che a p.432 del SIA il Proponente individua, con riferimento alla componente ambientale "paesaggio e patrimonio culturale" tra gli impatti Diretti:



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

- alterazione delle peculiarità paesaggistiche dovuta a:
 - sottrazione/modificazione dell'uso del suolo (occupazione di suolo e taglio vegetazionale);
 - presenza del cantiere/impianti e strutture;
 - limitazione dell'impatto visivo;

e tra gli impatti Indiretti:

- interferenza con l'assetto economico;
- interferenze sulle condizioni sanitarie della popolazione;
- coinvolgimento di superficie sottoposta a vincolo paesaggistico;

la maggior parte degli impatti sopra elencati riguardano anche la componente "Vegetazione e Flora";

PRESO ATTO che con riguardo alla componente **"VEGETAZIONE E FLORA"** (cfr. SIA Impatti pp. 437-439; Mitigazioni pp. 516-518), il Proponente dichiara:

"Impatti in Fase di cantiere. (...)"

Generalmente la costruzione e l'esercizio di un'infrastruttura viaria producono degli impatti notevoli sulla flora e la vegetazione locali. In particolare essi, in genere, determinano:

- sottrazione di vegetazione;
- riduzione della naturalità del luogo;
- alterazione della copertura vegetale del suolo, con conseguenti danni al grado di stabilità del suolo stesso;
- 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.

L'impatto più diretto e intenso che la costruzione di opere viarie, generalmente, esercita sulla componente vegetale dell'ambiente è la **sottrazione di vegetazione**. Sia la fase di costruzione dell'opera che quella di esercizio, infatti, comportano l'eliminazione di porzioni delle aree vegetate presenti nell'area di progetto. Mentre la perdita di vegetazione strettamente legata all'inserimento dell'infrastruttura viaria nell'ambiente è irreversibile, quella più ampia inerente alla fase di cantiere può essere almeno in parte recuperata, una volta concluse le attività di costruzione.

Nel caso in esame si segnalano i seguenti impatti potenziali in fase di cantiere: **Sottrazione di vegetazione**

La realizzazione delle aree di cantiere, determina il consumo di circa 21.500 mq di superfici occupate da vegetazione, di cui circa mq 7.000 saranno ripristinate a fine lavori con la messa a dimora di specie arboree ed arbustive, la restante parte sarà occupata, in maniera definitiva, dalle nuove opere stradali.

Nel complesso si tratta, quindi, di un impatto temporaneo per le aree di cantiere, che dopo la realizzazione verranno dismesse e ripristinate riportandole alle caratteristiche rilevate in fase di ante operam si relative agli aspetti pedologici che vegetazionali; di estensione areale, di entità non distinguibile, che ha effetti su superfici caratterizzate prevalentemente da una bassa sensibilità essendo seminativi, ad esclusione della sola porzione di macchia arboreo arbustiva soprarichiamata. (...)

Impatti in Fase di esercizio

(...) Dal confronto tra la carta della vegetazione reale di fase ante operam (cfr. 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. (...)

E' stata stimata una **diminuzione di circa 25,5 ha** della componente vegetazionale.

In realtà si tratta per lo più delle aree adiacenti ed in prossimità dell'esistente asse viario e dei tratti che accoglieranno la viabilità secondaria di servizio.

Nello specifico si avrà 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 vegetazionale erbacea** (per lo più seminativi).

Nel complesso, relativamente alla sottrazione della vegetazione, si tratta di un **impatto permanente; di estensione areale, di entità distinguibile per aree occupate dall'opera; che ha effetti su superfici caratterizzate e da una Media sensibilità, essendo in parte occupate da formazioni boschive.**

Fase di esercizio						
Potenziali impatti	Magnitudo				Sensibilità della Risorsa/ricettore	Significatività dell'impatto
	Durata	Estensione	Entità	Livello		
Sottrazione della vegetazione	Permanente (4)	Areale (2)	Distinguibile (2)	Media (8)	Media	Alta

(...) Eventuali interventi compensativi, con funzione di "ripristino ecologico", sono stati esclusi viste le caratteristiche ambientali delle aree contigue agli interventi, caratterizzate prevalentemente dalla presenza di formazioni boschive non



degradate che non richiedono opere di risanamento" (...)

Prevenzione degli impatti in fase di cantiere (...)

"Per quanto riguarda la fase di cantiere sono stati adottati i seguenti accorgimenti: (...)

- *dovrà essere elaborata un'opportuna programmazione temporale degli interventi di realizzazione dell'opera, in considerazione della fenologia delle diverse specie interessate; in particolare, nei limiti della fattibilità tecnico-economica, gli interventi di messa a dimora delle piante saranno realizzati preferibilmente nel periodo più favorevole all'attecchimento delle specie e di minore disturbo sulla fauna, facendo uso di ecotipi locali di tutte le specie sopra indicate. A tal fine, sarà preferita la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, etc.) e la produzione di materiale vivaistico presso vivaai specializzati, così da assicurare il rispetto della diversità biologica locale e l'idoneità delle piante impiegate all'uso nelle condizioni ambientali in essere.*

Ogni qualvolta all'interno o in prossimità di aree di lavorazione fossero presenti alberature, delle quali non è previsto l'abbattimento, dovranno essere attuati opportuni interventi di protezione dei fusti e delle radici in modo tale da impedire danneggiamenti da parte delle macchine.

(...) Mitigazioni in fase di cantiere

(...) Nel caso specifico le aree di cantiere non essendo ubicate in zone dove è presente vegetazione arboreo-arbustiva di tipo naturale, non si prevedono interventi di mitigazione specifici in questa fase.

(...) Mitigazioni in fase di esercizio

Per quanto concerne la fase di esercizio, invece, non è ovviamente possibile recuperare in loco la vegetazione che sarà eliminata per far posto all'infrastruttura. Si deve quindi valutare l'opportunità di progettare un recupero della copertura vegetale asportata, in aree diverse da quelle strettamente interessate dal tracciato dell'opera. (...)

La mitigazione degli impatti comporterà l'adozione di misure progettuali e operative, in grado di agire direttamente sulle azioni che generano gli impatti stessi, al fine di ridurre le conseguenze sulla componente. Tali interventi tengono conto delle differenti condizioni geomorfologiche, pedologiche e fitogeografiche.

Nel caso specifico le opere di adeguamento della piattaforma stradale e quelle connesse (nuove intersezioni, rotatorie, viabilità secondaria, ecc.) interferiscono con circa 14 ha della componente vegetazionale arboreo arbustiva, per lo più lecceta di fondovalle.

Di seguito si riportano sinteticamente le opere di mitigazione, proposte:

- ***Ripristino della fertilità e recupero: consiste nell'inerbimento delle superfici su rilevati e trincee.(...);***
- ***Interventi d'incremento della vegetazione autoctona:*** questa mitigazione, che prevede la messa a dimora di specie arboree/arbustive, da realizzarsi mediante gruppi arbustivi, gruppi arboreo-arbustivi e fasce arboreo-arbustive, permetterà un incremento della naturalità nel rigoroso rispetto dell'autoctonia della vegetazione (...) gruppi arbustivi verranno impiegati per rinaturalizzare aree libere ai lati della strada dove gli spazi a disposizione non consentono la messa a dimora di specie arboree. I gruppi arboreo arbustivi, verranno impiegate solo nel caso in cui vi sia un'area in disponibilità a distanza dal ciglio stradale tale da consentire la messa a dimore di alberi;
- ***Interventi di mascheramento e arredo verde:*** questa azione sarà attuata con l'impegno di fasce arboreo arbustive funzionali alla mitigazione dell'impatto visivo delle scarpate in roccia e altre opere di particolare impatto visivo. Attraverso l'inserimento della vegetazione, funzionale sia al mascheramento dei manufatti che alla ricucitura della trama del paesaggio agricolo, si garantisce la continuità visiva dei luoghi ed il potenziamento della rete ecologica, privilegiando la continuità con altri elementi (siepi e nuclei arboreo/arbustivi).

PRESO ATTO che con riguardo alla componente **"SISTEMA PAESAGGISTICO: PAESAGGIO, PATRIMONIO CULTURALE E BENI MATERIALI"** (cfr. SIA Impatti pp. 458-461; Mitigazioni pp.533-535), il Proponente dichiara:

"La stima degli effetti delle opere in progetto dal punto di vista paesaggistico e quindi gli impatti che le stesse determinano sulla componente paesaggio è stata eseguita tenendo conto delle modificazioni che potrebbero essere indotte al paesaggio, sia in maniera temporanea (fase di cantiere) che in quella definitiva (fase di esercizio), riconducibili, prevalentemente ai seguenti aspetti:

- *la morfologia, quali sbancamenti e movimenti di terra significativi, eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno (rete di canalizzazioni, struttura parcellare, viabilità secondaria,) o utilizzati per allineamenti di edifici, per margini costruiti, ecc.*
- *la compagine vegetale (abbattimento di alberi, eliminazione di formazioni riparali, depauperamento delle fitoassociazioni esistenti, ecc);*
- *le modificazioni dello skyline naturale o antropico;*
- *l'incidenza della funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico, sull'assetto paesistico;*
- *l'assetto percettivo, scenico o panoramico;*
- *l'assetto insediativi-storico;*



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

- l'assetto fondiario, agricolo e colturale;
- i caratteri strutturanti del paesaggio interferito.

In generale le possibili modificazioni indotte sulla componente paesaggio dalle opere in progetto sono di seguito indicate:

Alterazione della percezione visiva del paesaggio (...)

Frammentazione del paesaggio con sottrazione di suolo (...)

Impatti in fase di cantiere

La realizzazione delle aree dei cantieri determina, in modo particolare, **impatti relativi alla sottrazione di suolo, seppure momentanea, con potenziali interferenze nei confronti della componente paesaggio sia riguardante gli aspetti morfologici che percettivi.** (...)

È prevista l'occupazione di sei aree agricole che ospiteranno i cantieri AS01 - AS02 - AS03 - AS04 - CO01 - CB01.

I cantieri determineranno le seguenti modifiche, seppur temporanee, dell'assetto paesaggistico:

Modifica della morfologia (...) riconducibile alle attività di movimentazione delle terre e accatastamento delle stesse, attività che comportano un'alterazione fisica delle aree.

Alterazione della percezione visiva del paesaggio. La realizzazione delle aree dei cantieri determina in modo particolare impatti relativi alla sottrazione di suolo, seppure momentanea. L'aspetto positivo è che questa alterazione sarà momentanea e circoscritta alla fase di cantiere; dopo la fase di costruzione, per le aree impegnate dai cantieri sarà ripristinato lo stato ante operam. (...) L'impatto dei cantieri da un punto di vista percettivo è maggiore per i cantieri ubicati a ridosso di viabilità, da cui sarà possibile percepire, con viste a breve distanza, l'area di lavoro.

(...) **La frammentazione del paesaggio**, dovuta all'occupazione temporanea di aree con impianti di cantiere, costituirà una condizione necessaria ma temporanea per la durata di realizzazione dell'intervento. Terminati i lavori, le aree che si sono costituite come motivo di frammentazione saranno ripristinate allo stato ante operam e i suoli, riconsegnati all'attività agricola, ricostituiranno la continuità visiva dell'ambito paesaggistico di riferimento.

Impatti in Fase di esercizio

Modificazione della morfologia. A tale impatto è riconducibile la **modifica delle scarpate per effetto degli ampliamenti della piattaforma stradale, lato monte.**

L'ampliamento della sede stradale richiede la riprofilatura delle pendici esistenti, nella gran parte dei casi ricoperte da vegetazione arborea. L'intervento, previsto prevalentemente nel Lotto 1, ricade solo in cinque tratti in cui la strada è visibile dal contesto, le restanti scarpate saranno visibili esclusivamente dalla strada statale Salaria.

Alterazione della percezione visiva del paesaggio. (...) In generale, quindi, le opere in progetto appaiono poco visibili, rappresentando nella gran parte dei casi lo sfondo prospettico delle visuali a media distanza, ad esclusione dei tratti di inizio lotto 1 e fine lotto 2 che risultano, invece, a breve distanza dalla viabilità esistente. L'inserimento della nuova viabilità, complessivamente, non modifica in maniera sostanziale la percezione del paesaggio, in primo luogo per la scarsa visibilità dell'opera, dovuta alle caratteristiche morfologiche del territorio e dall'esigua presenza di viabilità a fruizione pubblica presente in prossimità della statale.

Viceversa va evidenziato l'impatto visivo delle nuove opere percepibili direttamente dalla strada statale Salaria, in particolare i cavalcavia dei nuovi svincoli e le scarpate in roccia generate per effetto degli ampliamenti della sede stradale lato monte e che sorgeranno in sostituzione delle pendici boscate.

(...) un'opera stradale, (...) può determinare un processo di frammentazione con modifica della struttura del paesaggio, a causa della sottrazione di suolo dovuta alla realizzazione di interventi.

Nel caso specifico vista la dimensione dell'intervento che corrisponde all'ampliamento della sede stradale di una viabilità esistente e le caratteristiche paesaggistiche delle aree, le dimensioni delle aree sottratte che non sono tali da alterare la struttura del paesaggio, non si riscontrano condizioni tali da determinare modifica e cambiamento dei tasselli del mosaico paesaggistico.

Fase di esercizio						
Potenziali impatti	Magnitudo				Sensibilità della Risorsa/ricettore	Significatività dell'impatto
	Durata	Estensione	Entità	Livello		
Modificazione della morfologia	Permanente (4)	Areale (2)	Distinguibile (2)	Medio (8)	Moderata	Medio-Alta
Alterazione della percezione visiva del paesaggio	Permanente (4)	Areale (2)	Distinguibile (2)	Medio (8)	Moderata	Medio-Alta
Modificazione della morfologia	Permanente (4)	Areale (2)	Distinguibile (2)	Medio (8)	Moderata	Medio-Alta

Prevenzione degli impatti (...)

Non si prevedono azioni di prevenzione in fase di cantiere (...) in fase di esercizio.



(...) Mitigazioni in fase di cantiere

Le aree di cantiere risultano visibili parzialmente dalle viabilità locali esistenti, al fine di limitare l'impatto visivo delle stesse si prevede di utilizzare una recinzione mista, con pannellature metalliche e vegetazione. I pannelli saranno mascherati verso l'esterno con siepi di specie arbustive sempreverdi a rapido accrescimento, scelte tra quelle autoctone.

(...) Mitigazioni in fase di esercizio

(...) L'analisi degli impatti sulla componente Paesaggio ha evidenziato le parti dell'opera, che presentano maggiori impatti visivi, differenziato i casi in cui le opere risultano visibili da più punti e da distanze diversificate rispetto ai casi in cui la visibilità è confinata in bacini di dimensioni minori. Gli interventi funzionali al "mascheramento" delle opere si sono pertanto concentrati nei casi in cui il fenomeno dell'intrusione, ovvero dell'inserimento, nel sistema paesaggistico esistente, di elementi estranei ed incongrui ai suoi caratteri peculiari compositivi, percettivi o simbolici, è particolarmente evidente. In questi casi sono stati previsti interventi caratterizzati da formazioni lineari di tipo arbustivo o arboreo arbustivo che consentono di costituire, anche in tempi rapidi, barriere con un'efficace funzione schermante che incide positivamente sia sugli impatti della componente paesaggistica che di quella ambientale in senso lato. In particolare per le scarpate in roccia è prevista la messa a dimora, al piede della scarpata e su ogni berna, previa posa di uno strato di terreno vegetale, di specie rampicanti e specie arbustive; per i muri di sostegno fasce arboreo arbustive a sviluppo lineare.

Le fasce di vegetazione a struttura lineare svolgono, infatti, importanti funzioni, sia in termini di regolazione delle condizioni microclimatiche che dei flussi. Le opere di mitigazione previste si fondano, in sintesi sul principio che ogni intervento deve essere finalizzato ad un miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi, o, quanto meno, deve garantire che non vi sia una diminuzione delle sue qualità, pur nelle trasformazioni.

Attraverso specifica analisi della vegetazione reale e potenziale, sono stati selezionati i tipologici ambientali, differenziati non solo per specie di appartenenza ma anche per valori significativi di distribuzione, in percentuale, delle stesse.

Le scelte hanno inseguito obiettivi ecologici, naturalistici e progettuali compositivi nel segno di una forte attenzione ai costi di gestione e manutenzione delle opere in progetto. La puntuale disamina delle differenti pezzature degli arbusti e degli alberi da impiantare, oltre alla ragionata disamina dei differenti e possibili sestri d'impianto, ha permesso di individuare le distanze sulla fila e nell'interfila in grado di garantire non solo il raggiungimento di una copertura in tempi relativamente brevi, ma anche di assicurare una riduzione dei costi di gestione e manutenzione delle opere di mitigazione.

Sono stati definiti, infatti, sestri d'impianto capaci di ottimizzare gli interventi di manutenzione, fondamentali per il corretto sviluppo delle specie di progetto. Inoltre, i sestri d'impianto definiti per gli arbusti, relativamente fitti, configurano una serie di fasce sostanzialmente chiuse che non richiederanno al loro interno, dopo pochi anni, alcun intervento di sfalcio e di pulizia.

A ciascun tipologico, assemblabile con gli altri tipologici o con multipli dello stesso tipologico, è affidato il compito di garantire funzione compositiva e mitigativa.

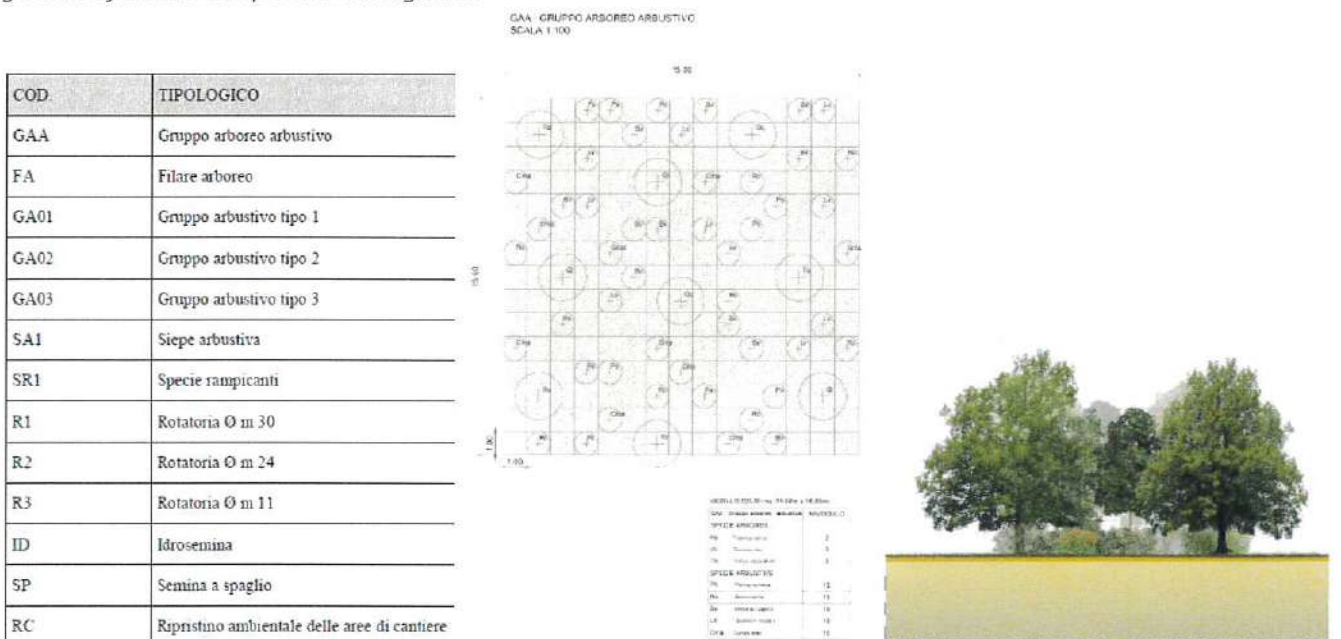


Fig.26. TIPOLOGICI MITIGAZIONI, tipi e pianta e sezione esempio gruppo arboreo arbustivo (cfr. SIA REL.GEN. versione D)

PRESO ATTO che nel SIA il Proponente afferma, tuttavia, che:

"In conclusione l'ambito attraversato dal tratto stradale oggetto di intervento presenta, sotto il profilo paesaggistico, una sensibilità più o meno elevata determinata dagli elementi strutturanti i sistemi naturale ed agrario. Infatti pur non



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it
PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

essendo presenti elementi ambientali di elevato pregio, **la particolare distribuzione di coltivazioni agrarie, formazioni forestali e piccoli nuclei edificati, ubicati su crinali o poggi, che mantengono ancora caratteri di naturalità, costituisce, nel suo insieme, un elemento di pregio relativamente al resto del contesto paesaggistico.**”;

PRESO ATTO che, tuttavia, nel paragrafo di analisi degli “aspetti percettivi” nel SIA si riporta:

*“Sono stati individuati i tratti del tracciato stradale visibili dal contesto e ad essi sono stati collegati i principali punti di vista, sia dinamici, ovvero rintracciabili lungo le viabilità, che statici, cioè corrispondenti a punti specifici (belvederi, punti di sosta, ecc). I tratti visibili, che in totale presentano uno sviluppo lineare pari a circa 3 Km, corrispondono a circa il 20% dell'intero tratto stradale oggetto di intervento. I punti di vista sono principalmente dinamici e sono localizzati lungo la viabilità locale prossima alla strada statale Salaria; **sono stati identificati due punti di vista statici, uno in corrispondenza del belvedere di Ornaro e l'altro in corrispondenza di uno slargo in località Casa Votaponte del comune Torricella in Sabina, per il Lotto 2 lungo il camminamento pedonale del borgo di San Giovanni Reatino.***

*In generale le opere appaiono poco visibili, rappresentando nella gran parte dei casi lo sfondo prospettico delle visuali a media ed elevata distanza, ad esclusione dei tratti di inizio lotto 1 e fine lotto 2, dove appaiono invece a breve distanza dalla viabilità. Le visuali, più o meno ampie, che si aprono dalla strada statale oggetto di adeguamento verso il contesto, sono marginate in alcuni casi, dai crinali dei colli e si aprono, nel tratto stradale del lotto 1, prevalentemente verso le pendici boscate, mentre nel tratto stradale del lotto 2 mirano soprattutto verso i campi coltivati. Lungo il percorso sono stati, infine, individuati gli elementi identificativi del paesaggio – Landmarks- **coincidenti con il poggio di Ornaro, il crinale di Torricella in Sabina e il borgo di San Giovanni Reatino, arroccato su un piccolo colle.**” (cfr. p.212 SIA);*

PRESO ATTO che nella parte relativa alla Cantierizzazione il Proponente afferma che:

“Le fasi realizzative dell'opera sono state individuate in modalità di esercizio del traffico evitando il più possibile deviazioni del flusso rispetto alle direzioni principali, a tali obiettivi si è aggiunta la necessità di evitare la chiusura delle rampe di uscita immissioni presenti”

RITENUTO, pertanto, che esiste una percezione continuativa e dinamica riferibile alla percorrenza dell'attuale SS4, per la quale non sono stati previsti, neanche durante lo svolgimento dei lavori, periodi di interdizione o di blocco del transito, che viene soltanto citata nel paragrafo ma non viene considerata nel quadro dell'analisi degli aspetti percettivi. In linea con quanto appena affermato, nel merito, si rileva che: il percorso del Lotto 1, con il suo andamento sinuoso di fondo valle, risponde ad una modalità percettiva di tipo “medievale” in cui il paesaggio si apre o si nasconde d'improvviso mentre si percorre l'itinerario, creando una dinamica di attesa e sorpresa che appartiene prevalentemente ai sistemi “naturali”; il Lotto 2, di contro, a partire dal km 57, si apre alle lunghe visuali di un territorio prevalentemente pianeggiante/collinare e risulta, pertanto, godibile e percepito per tutto il suo andamento. In questa chiave, si ritiene di non condividere l'affermazione che i tratti visibili della strada in progetto e, conseguentemente, delle trasformazioni che la sua realizzazione apporterà al contesto paesaggistico, possano essere relegati solo al 20% dell'intero tracciato;

CONSIDERATO, altresì, che non sono stati presentati particolari approfondimenti relativi ai c.d. punti di vista “statici” indicati dal Proponente; nel merito si ritiene che in particolare il tracciato di progetto con tutte le opere connesse per garantire la continuità territoriale, localizzato intorno al piccolo colle di San Giovanni Reatino, debba essere certamente, meglio approfondito nelle successive fasi del progetto, anche perché l'unico render presentato (cfr. figg.12 e 13), seppur preso dalla cima del colle, individua una porzione molto limitata dell'intervento, per la quale non si evincono gli elementi di qualità del progetto di mitigazione che invece sono nelle intenzioni del Proponente;

PRESO ATTO che nel paragrafo “7.2.3 INSERIMENTO PROGETTO NEL CONTESTO (Interazione Opera/ambiente e mitigazione)” del SIA, il Proponente indica che:

“Sulla base della lettura degli effetti dell'intervento sulle attuali caratteristiche dei luoghi, fra cui la loro eventuale reversibilità, si sono individuate le misure di mitigazione, finalizzate a ridurre o migliorare l'impatto degli interventi sui caratteri del contesto paesaggistico e dell'area di intervento.

L'analisi degli impatti sulla componente Paesaggio ha evidenziato le parti dell'opera, che presentano maggiori impatti visivi, differenziato i casi in cui le opere risultano visibili da più punti e da distanze diversificate rispetto ai casi in cui la visibilità è confinata in bacini di dimensioni minori.

Gli interventi funzionali al “mascheramento” delle opere si sono pertanto concentrati nei casi in cui il fenomeno dell'Intrusione, ovvero dell'inserimento, nel sistema paesaggistico esistente, di elementi estranei ed incongrui ai suoi caratteri peculiari compositivi, percettivi o simbolici, è particolarmente evidente. (...) Le opere di mitigazione previste si fondano, in sintesi sul principio che ogni intervento deve essere finalizzato ad un miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi, o, quanto meno, deve garantire che non vi sia una diminuzione delle sue qualità, pur nelle



trasformazioni" (...).

LOTTO 1

Come più volte segnalato il lotto 1, dal km 56 al km 64, ha caratteristiche di forte naturalità del territorio; il progetto di adeguamento (...) impatta con l'acclività di versanti in cui si sviluppa attualmente la sede della SS Salaria in questo tratto considerato. (...) La soluzione progettuale adottata ha ripercorso la sede attuale correggendo geometricamente il tracciato ai fini della sicurezza. Ciò ha comportato in alcuni punti l'incisione di versanti e l'inserimento di una galleria. Per garantire la sicurezza degli accessi alla nuova sede e quindi la connessione del nuovo tracciato alle viabilità concorrenti si sono adeguati gli svincoli mediante adeguamenti degli accessi attraverso rampe direzionali e rotonde. (...)

Le aree più sottoposte a pressioni modificative dello status quo sono le aree degli svincoli e le aree delle trincee, inoltre sono significative le aree delle due gallerie e le aree dove sono presenti le opere di attraversamento della sede.

Per tutte queste aree il progetto ha previsto soluzioni di inserimento delle opere di protezione dei versanti, approntando modalità di rinverdimento e ipotesi di rivestimento pannelli di sostegno e soluzioni con riguardo a uso di materiali e disegno delle opere medesime. La descrizione dettagliata di tali interventi, previsti prevalentemente nel Lotto 1, è riportata nella sezione "Interventi di inserimento paesaggistico scarpate in roccia".

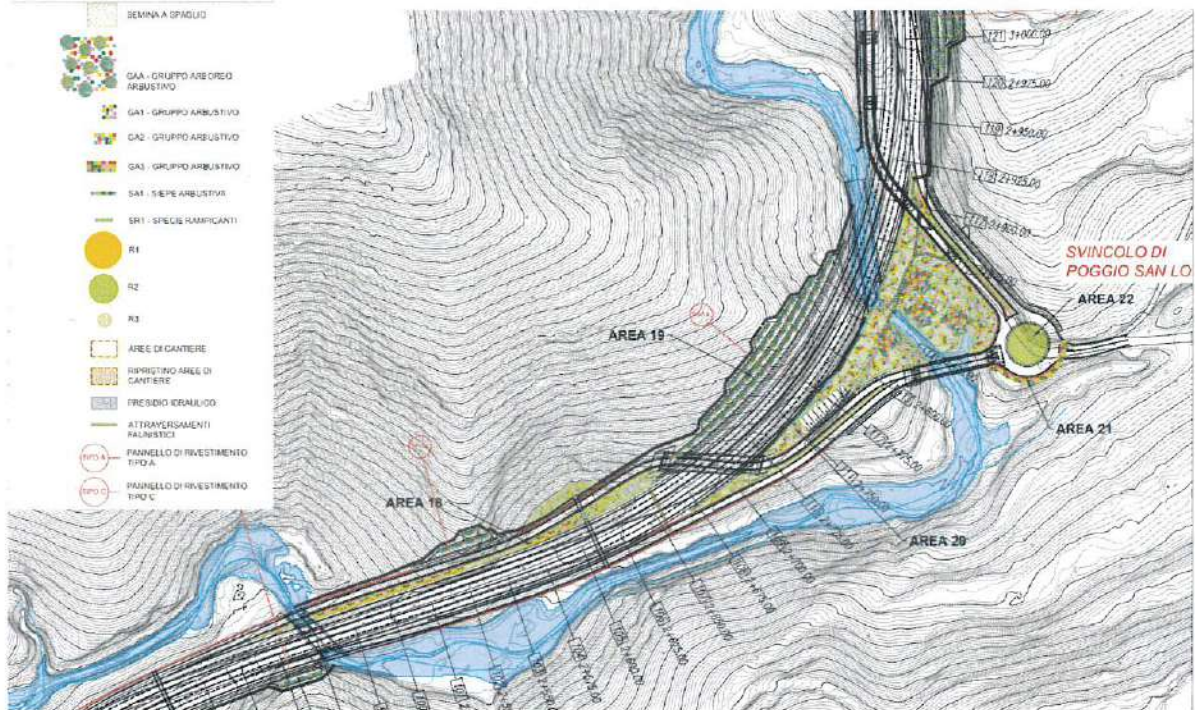
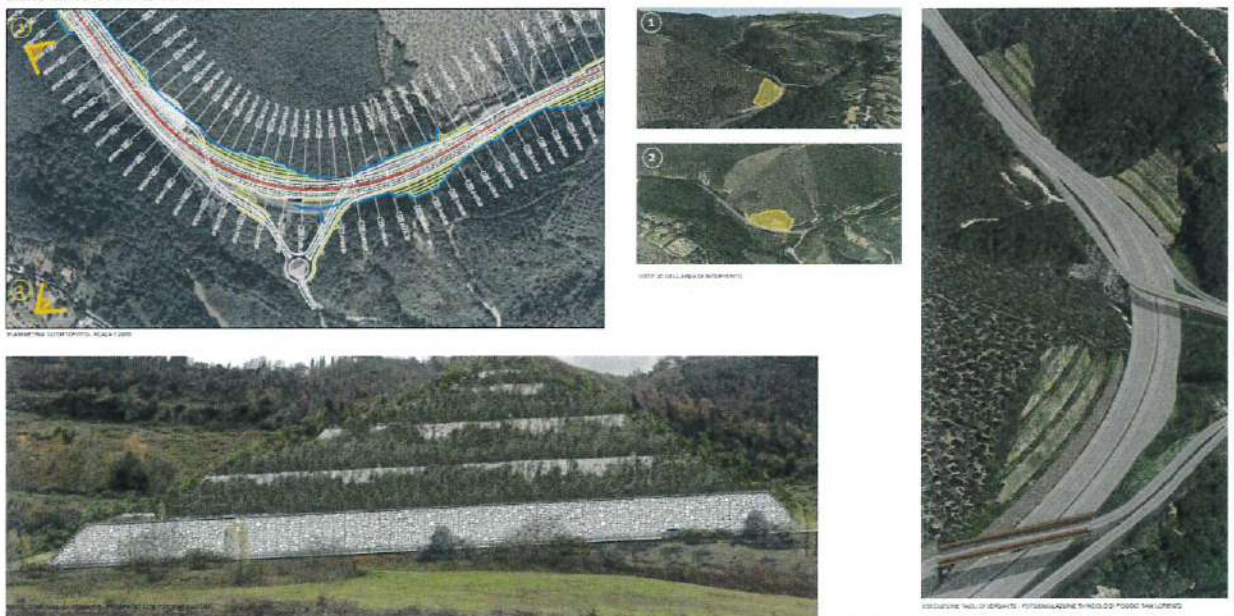


Fig. 26 Intervento di mitigazione Svincolo poggio san Lorenzo (cfr. T01IA03AMBPL04B)



MINISTERO DELLA CULTURA

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it
PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

Fig. 27 Svincolo poggio san Lorenzo. (cfr. T00IA00AMBDT06B esecuzione tagli versante – fotosimulazione tav.1 di 2)

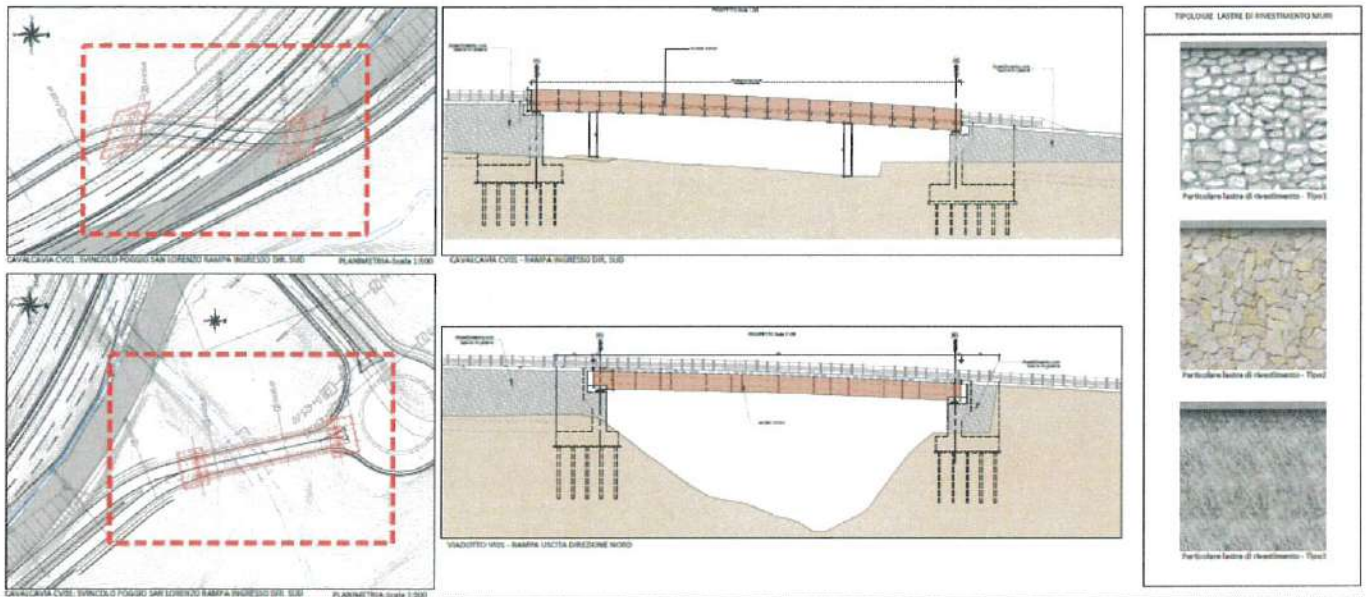


Fig.28 Svincolo poggio san Lorenzo. Dettaglio delle opere d'arte: cavalcavia e viadotti (cfr. T00IA00AMBDT02B).

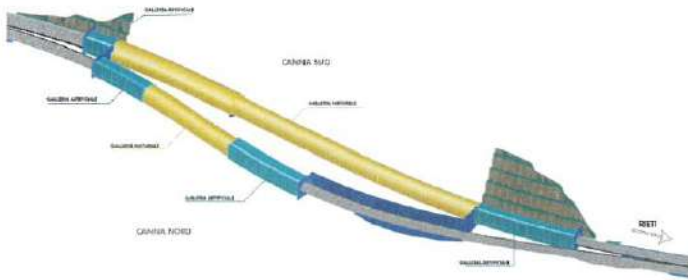


Figura 68: Modello tridimensionale delle gallerie



Fig.29. poggio San Lorenzo. Galleria. Modello tridimensionale e fotorender (cfr. T00IA00AMBDT02B)

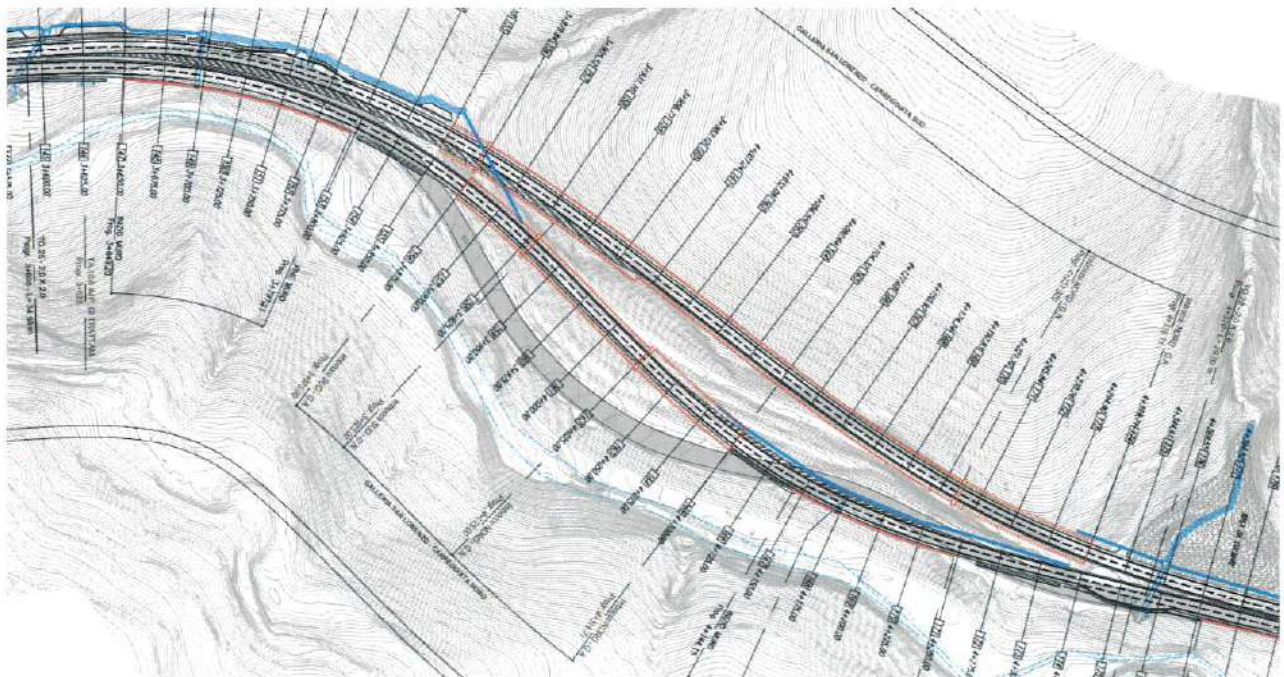


Fig.29a. poggio San Lorenzo. Galleria. Planimetria di progetto tav.3 (sotto) (P01PS00TRAPL03A)



MINISTERO
DELLA
CULTURA

SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"
Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554
PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it
PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

Handwritten initials or signature.

PRESO ATTO che con riferimento al Lotto 2 nella medesima parte del SIA il proponente evidenzia che:

Come per il lotto 1 anche per il lotto 2 il processo è stato analogo in quanto fino al km 57 persiste continuità naturalistica con il primo lotto, da qui in direzione Rieti la valle si apre per effetto della confluenza della valle del Rio Ariana; il tacciato della SS 4 Salaria si adagia sul versante sinistro sviluppandosi quasi dritto in direzione di S Giovanni Reatino dove confluisce con il tratto a sezione già adeguata che introduce alle gallerie connesse al raccordo Rieti-Terni.

L'ampliamento della sezione ovviamente in questo tratto del lotto 2 viene eseguito tutto in destra della sede attuale con sezione in rilevato e conseguente ristrutturazione e connessione della viabilità secondaria a garantire gli attuali accessi.;

CONSIDERATO che anche per il Lotto 2, sono presenti, sebbene con le dovute differenze legate alla differente orografia del territorio e alla necessità incrementata di garantire il collegamento con i numerosissimi ingressi privati alla SS4, attualmente esistenti, le tematiche e criticità affrontate nel tratto precedente, alle quali il Proponente risponde - coerentemente con quanto fatto per il Lotto 1 - in termini di scelte di progetto, sia per l'approccio infrastrutturale e trasportistico, che con riguardo alle mitigazioni;

VALUTATO che, stante quanto esposto al punto "soluzioni di mitigazione" del Riscontro, sembrerebbe che il Proponente sia incline a rimandare la definizione degli interventi alle fasi successive della progettazione:

"Il progetto sarà potenziato con l'inserimento di specie vegetali lungo le scarpate dei rilevati stradali, in corrispondenza di ricettori e nei tratti particolarmente impattanti per le caratteristiche dell'opera stradale: scarpate alte, quarti di cono delle scarpate, rilevati di approccio alle opere di scavalco, ecc. Le specie utilizzate sono di tipo arbustivo ed arboreo, con caratteristiche dimensionali compatibili con le distanze di sicurezza dal limite stradale, stabilite dalla normativa vigente in materia";

CONSIDERATO che la Soprintendenza nella citata nota n.19526/2022 ha precisato in relazione alle "condizioni e modalità per l'applicazione delle deroghe, al fine di garantire il corretto inserimento delle opere nei contesti tutelati richieste" che: *"la documentazione di progetto ha recepito gli esiti dei sopralluoghi e degli incontri tra i Responsabili di zona della Soprintendenza e i progettisti dell'intervento, sotto gli aspetti alle opere di mitigazione ambientale e paesaggistica (...)"*; si tratta *"di zone ad uno stato relativamente "naturale", caratterizzate da superfici boscate, spesso di caratteristica cedua e arbustiva, sulle pendici di rilievi calcarei, che verranno seriamente intaccate dagli interventi di allargamento. Pertanto questo Ufficio ha concorso alla individuazione di finiture e interventi di mitigazione ambientale e paesaggistica, che si trovano esplicitati nella documentazione progettuale come risultante dalle integrazioni prodotte ad istanza di codesta superiore Direzione. A questo riguardo occorre fare presente come le soluzioni prospettate per le finiture dei muri di contenimento e gli interventi di mitigazione attraverso l'impianto di essenze arboree e arbustive autoctone vadano considerate solo esemplificative, poiché si è convenuto con il proponente e si ribadisce nel presente parere, che su tale aspetto dovrà instaurarsi una interlocuzione in corso di realizzazione dell'intervento al fine di giudicare sul luogo la soluzione da adottarsi.*

In merito ai tagli e scavi, previsti nella prima parte del tracciato, è stato richiesto un puntuale studio di possibili alternative del rivestimento della prima bancata rocciosa a bordo strada, già prescrivendo l'obbligo di rivestimento. All'interno degli elaborati progettuali sono state successivamente inserite quattro alternative possibili, sulle quali decidere come si scriveva più sopra in corso d'opera.

Per quanto attiene la parte superiore dello scavo è stato approfondito e condiviso un sistema di inserimento e rinverdimento con specie autoctone anche individuate attraverso sopralluoghi in area. Si deve peraltro rilevare come nella prima parte del tracciato attuale siano attualmente presenti numerosi muri in calcestruzzo privi di rivestimento, per i quali è stata richiesta e recepita l'eliminazione con sostituzione con il sistema delle zanche rinverdite, le quali consentiranno un notevole miglioramento rispetto alla situazione attuale.

RITENUTO di avere già evidenziato, con riferimento al Riscontro al punto 1) le principali criticità del progetto e, conseguentemente, delle mitigazioni proposte, per le quali, si ritiene che, al pari che per il Lotto 1, anche per il Lotto 2, vadano individuati - d'intesa con gli Uffici di questo Ministero - nelle successive fasi del processo progettuale, come evidenziato anche nel parere della Soprintendenza, i necessari elementi di dettaglio che conducano alla scelta puntuale delle soluzioni più adeguate a risolvere i numerosi temi emersi, a partire dai "tipi" e dalle "alternative" individuate dal Proponente indicati nella documentazione fin qui agli atti;

CONSIDERATO che il riscontro fornito in integrazione, se da un lato precisa alcuni elementi cardine del progetto di mitigazione proposto in valutazione e fornisce maggiori dettagli, al fine di fare comprendere le scelte progettuali e la strategia con cui è stata affrontata la progettazione, non inquadra le opere di mitigazione in relazione alle interazioni degli interventi con il Paesaggio inteso come "bene" tutelato attraverso il Codice (D.Lgs.n.42/2004) e



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

fornito, per questa ragione, di un apparato normativo sovraordinato (il Piano Territoriale Paesistico Regionale - PTPR) estremamente chiaro e rigoroso nel caso di interventi trasformativi; emerge, pertanto, un approccio di tipo estetico-percettivo che - se utilizzato come unico criterio - risulta ben lontano anche dall'attuale definizione del Paesaggio indicata a nella Convenzione europea del paesaggio, alla quale si rimanda per ulteriori approfondimenti;

RITENUTO, a questo riguardo, che anche le valutazioni espresse nel parere n.421/2023 della CTVA del MASE, con riguardo alla componente ambientale "Paesaggio" (da p.84 a 88) presentino in parte analogo "carattere", per il quale, questo Ufficio evidenzia che debbano considerarsi da integrare con riferimento agli elementi della tutela paesaggistica di competenza di questo Ministero, oltre che relativamente agli aspetti del "Patrimonio culturale e dei beni materiali" indicati nel medesimo parere della CTVA;

RITENUTO che, con riferimento alle aree compromesse dall'attuazione degli interventi che corrispondono ad ambiti tutelati (in particolar modo le aree boscate), per i quali il progetto produce trasformazioni irreversibili, risultano utili le informazioni che il Proponente fornisce con riguardo all'impatto sulla componente "vegetazioni e flora" dalle quali si evince, la significativa perdita di vegetazione, sia con riferimento alle opere (25,5 ettari dei quali oltre **14 ettari** corrispondono ad aree boscate eliminate), che alla cantierizzazione (21.500 mq); rispetto alla cantierizzazione emerge inoltre la potenziale non capacità del progetto di garantirne il ripristino, viene infatti chiarito che circa 2/3 del totale (**14.000 mq**) delle aree trasformate per accogliere la cantierizzazione verranno successivamente occupate dalle opere in progetto, non potendo, conseguentemente, essere ripristinate;

CONSTATATO che, le quantità sopra riportate non vengono considerate anche con riguardo all'analisi degli impatti e delle mitigazioni della componente "Paesaggio" e, inoltre, non corrispondono con quanto invece riportato dal Proponente con riferimento ai conteggi - più dettagliati - relativi ai progetti di compensazione boschiva presentati per entrambi i lotti, in cui vengono individuate superfici boscate compromesse ben più estese;

RITENUTO, altresì, che la perdita del bene paesaggistico "area boscata" non sia in alcun modo correlato alla sua potenziale percezione, richiamata nel SIA, ma alle quantità complessivamente eliminate per consentire l'attuazione di tutte le opere previste in progetto, attività questa, come più volte ribadito, totalmente in contrasto con la norma di tutela paesaggistica vigente, di cui all'art.39 delle norme del PTPR;

PRESO ATTO che non sono state fornite nella documentazione presentata, ed in particolare con riguardo al progetto delle mitigazioni informazioni, rilievi di dettaglio e progetti finalizzati a risolvere la criticità delle trasformazioni apportate dalle nuove opere ai corsi d'acqua tutelati che sono direttamente interferiti, per i quali sono state presentate le "sezioni tipo" (cfr. fig.30, estratto elaborato) e la sintesi degli interventi inquadrati nelle planimetrie (cfr. fig.30a, estratto elaborato);

RITENUTO che, al fine di potere utilizzare le deroghe previste dal co.17 dell'art. 36, constatato che il tracciato dell'infrastruttura NON riesce a "garantisce l'integrità del corso d'acqua e della vegetazione ripariale esistente", sarà necessario che il Proponente predisponga uno specifico progetto di mitigazione che consenta di prevedere "un'adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali dei luoghi". A questo scopo, partendo dalla documentazione già agli atti, il Proponente dovrà approfondire il rilievo dello stato di fatto della fascia di rispetto dei corsi d'acqua tutelati interferiti e presentare specifici progetti di sistemazione paesistica, in scala adeguata, da concordare con gli Uffici di questo Ministero, privilegiando l'ingegneria naturalistica;

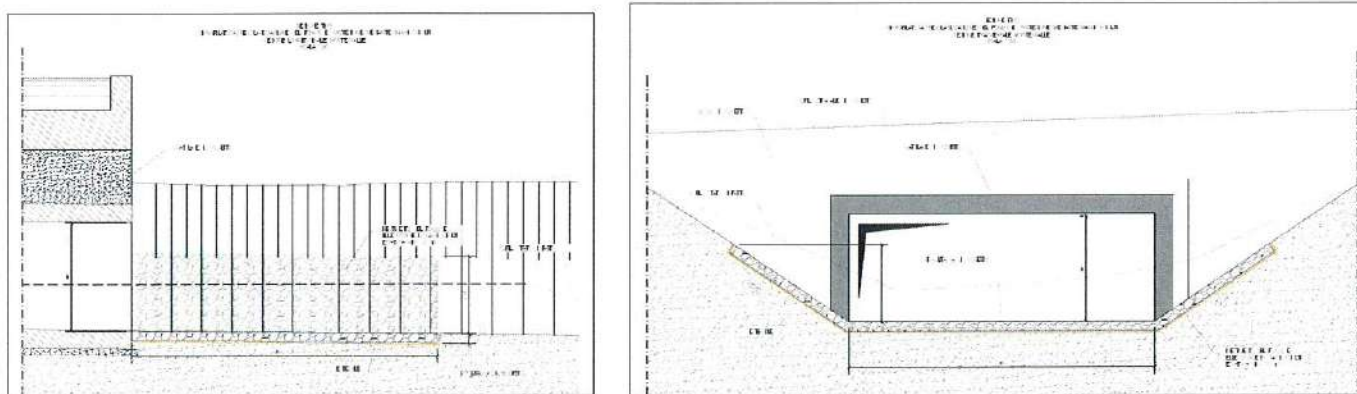


Fig.30 Dettagli degli interventi previsti in corrispondenza dei corsi d'acqua (T02ID011DROI01A)



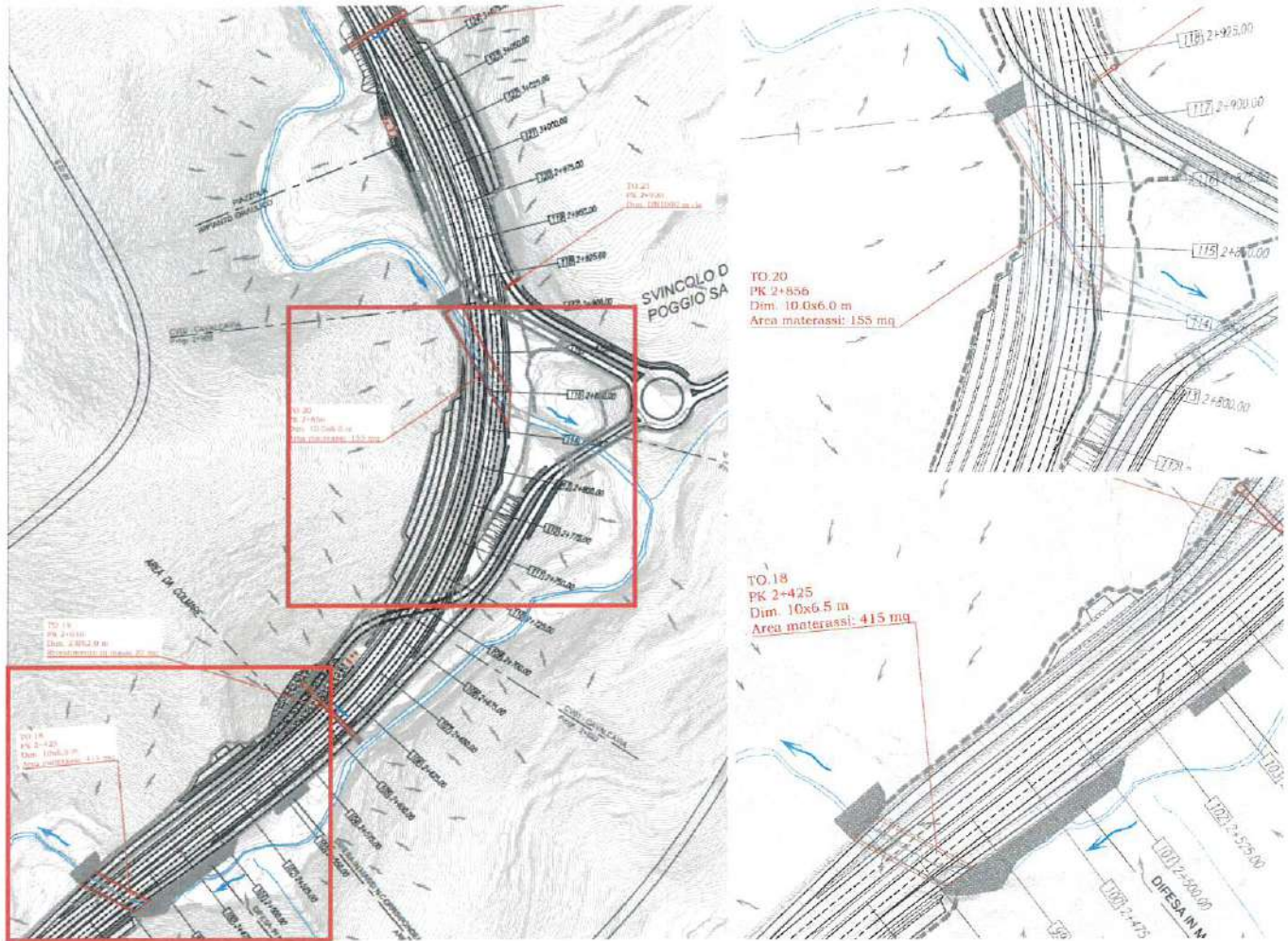


Fig.30 a. Svincolo poggio San Lorenzo. Attraversamento corsi d'acqua, planimetria generale e dettagli (cfr. T00ID01IDROI07A "Attraversamenti Fosso dei Cerri e affluenti - Inquadramento, planimetria - Tav. 2 di 5)

RITENUTO che, con riferimento alle aree di cantiere, nella documentazione non siano state fornite sufficienti informazioni con riferimento alla loro reale consistenza, non viene indicata la presenza di eventuali esemplari arborei adulti presenti all'interno delle aree delle medesime, in particolare nel caso delle Aree di stoccaggio denominate AS 02 (13.000 mq) e AS 03 (7.730 mq) che si dichiara siano aree agricole, al pari dell'area di cantiere CO 01 (3.500 mq) CO 02 (4.000 mq) e CO 03 (2.870 mq) che, dalla documentazione agli atti, sembrano invece interferire estese aree boscate (cfr. fig. 31);

RITENUTO che nella documentazione non ci sono altresì informazioni adeguate relativamente ai c.d. cantieri mobili che vengono analizzati soltanto nelle analisi relative alle mitigazioni degli impatti della componente ambientale rumore;

PRESO ATTO che in relazione al **punto 3. "Aspetti progettuali e cantierizzazione"** della Richiesta MASE il Proponente ha dichiarato:

"Le aree di cantiere ricadono esclusivamente in aree agricole coltivate a seminativo, è previsto pertanto un ripristino delle condizioni di ante operam finalizzato alla ripresa dell'attività di coltivazione agricola. Si prevedono, pertanto, soluzioni riferibili a interventi di ripristino pedologico attraverso operazioni agronomiche (lavorazioni del terreno, concimazioni, ecc.) e senza l'utilizzo di specie vegetali, dovendo riconsegnare le aree nelle condizioni rilevate in fase di ante operam. L'attenzione progettuale è rivolta, quindi, alla ricostituzione di uno strato di suolo fertile che garantisca la riconsegna del terreno ai proprietari, una volta dismesso il cantiere, limitando così gli impatti ambientali alla sola fase di cantierizzazione. I tratti viari di cui è prevista la dismissione saranno, invece, oggetto di interventi di ripristino forestale con piantagione di gruppi arboreo arbustivi costituiti da specie vegetali riconducibili alle fitocenosi rilevate nelle aree contigue agli interventi";



Fig.31. individuazione delle aree di stoccaggio e di cantiere su orotofoto

RITENUTO, pertanto, che sia necessario che il Proponente integri la documentazione con nuovi grafici ed elaborati, per fornire risposte adeguate nel merito delle scelte di progetto attuate in relazione alla tutela dei contesti interferiti per consentire le valutazioni rispetto alla compatibilità dell'intervento e potere quindi applicare le deroghe paesaggistiche previste dal PTPR necessarie per consentire la prosecuzione degli interventi;

PRESO ATTO che in relazione al punto 4) "opere di compensazione", Il Proponente nel Riscontro MIC ha dichiarato che:

"L'ampliamento della piattaforma stradale di progetto incide sulla orografia di versante ricoperta da vegetazione e classificata nel PTPR come "Protezione di aree boscate", tale fattispecie è normata dall'Art 39 del NTA.

Il progettista con riferimento alle indicazioni di cui all'art 39 ha applicato la L.R. 28 ottobre 2002 n 39 "Norme in materia di gestione delle risorse forestali" di cui in appresso e il Regolamento Regionale Lazio 18 aprile 2005 art 14 "Regolamento di attuazione dell'articolo 36 della legge regionale 28 ottobre 2002, n. 39".

Il richiedente, non disponendo di superfici utili al rimboschimento compensativo, provvederà al versamento della cifra utile da versare a favore dell'ente competente al rilascio dell'autorizzazione e utilizzabile esclusivamente per la realizzazione di rimboschimenti compensativi nell'area della Comunità montana o della provincia territorialmente competente ovvero in altre aree, anche ricadenti in bacini idrografici diversi.

A tal fine ha prodotto un elaborato tematico per ciascun lotto, T01IA03VGTRE01A per il lotto 1 e T02IA03VGTRE01A per il lotto 2. In detti elaborati dopo aver individuato le caratteristiche botanico-vegetazionale delle aree attraversate e oggetto di intervento si è proceduto al calcolo della superficie boscata interessata e del suo indennizzo sulla base dei sopralluoghi e della seguente documentazione:

- carta di uso del suolo (sit_cus_2020 + cus_agg2016)
- carta dei tipi forestali
- planimetria di progetto
- mappe catastali

Pertanto con riferimento ai lotti 1 e 2 e relativamente alla problematica "Protezione aree boscate" si stima una modifica di ha 179,54 per un indennizzo di € 170.731,35 come dalle seguenti tabelle.

Tabella 5a- Categoria "Superfici boscate" riscontrate nel SEDIME DI PROGETTO lotto 1

Codice CLC 3° livello	Descrizione categoria di uso del suolo	Superficie [mq]
311	Boschi di latifoglie	131.441,19
	Totale	131.441,19

Tabella 5b - Categoria "Superfici boscate" riscontrate nel SEDIME DI PROGETTO lotto 2

Codice CLC 3° livello	Descrizione categoria di uso del suolo	Superficie [mq]
311	Boschi di latifoglie	48.106,07
	Totale	48.106,07



Handwritten initials/signature

Tabella 6a – Calcolo dell'indennizzo lotto 1

Calcolo indennizzo			
Superficie complessiva da compensare [mq]	Calcolo dei cento metri quadrati o frazione di terreno oggetto della trasformazione	Importo unitario [euro]	Importo complessivo [euro]
131.441,19	1.314,41	60,00	78.864,71

Tabella 6b – Calcolo dell'indennizzo lotto 2

Calcolo indennizzo			
Superficie complessiva da compensare [mq]	Calcolo dei cento metri quadrati o frazione di terreno oggetto della trasformazione	Importo unitario [euro]	Importo complessivo [euro]
48.106,07	481,06	60,00	28.863,64

PRESO ATTO che nei sopra richiamati elaborati “Relazione Tecnica di rimboscimento compensativo” predisposti per i due Lotti, il Proponente ha riportato il calcolo della superficie boscata oggetto di trasformazione per le quali viene individuato il corrispondente “indennizzo economico” di Legge;

PRESO ATTO che il Proponente, suddivide le superfici, in relazione alla dimensione dei singoli poligoni di opere interferenti aree boscate, stralciando dal conteggio complessivo poligoni inseriti all'interno della medesima superficie boscata che hanno dimensioni complessive inferiori a 5.000 mq. Questo criterio nel caso del Lotto 1 non produce differenze nel calcolo poiché le superfici boscate interferite sono molto estese e quasi senza soluzione di continuità, mentre nel caso del Lotto 2, in cui le superfici boscate interferite non sono continuative, fa emergere una differenza di circa 7.105 mq (per 4 aree) (cfr. tabella successiva “T02IA03VGTRE01 - Relazione Tecnica di rimboscimento compensativo. Lotto 2”);

Gruppo	Superficie < 5000 mq [mq]	Superficie > 5000 mq [mq]
1	1.332,94	
2	64,04	
3	1.603,96	
4		16.327,39
5	4.104,02	
6		11.700,32
7		20.078,36
Totale		48.106,07

PRESO ATTO che, con riferimento al tema degli interventi “compensativi” il Proponente nel Riscontro MASE, al punto Biodiversità par. 4.2 ha dichiarato:

“Lo studio e la valutazione del Rimboscimento Compensativo è stato redatto per entrambi i lotti, secondo quanto stabilito dall’art 14 del Regolamento Regione Lazio 18/04/2005, n. 7 (Norme in materia di gestione delle risorse forestali). Come previsto dalla norma in materia di trasformazione boschi, è stata stimata una valorizzazione economica al fine compensativo, in quanto ANAS non dispone, ad oggi, di superfici utili al rimboscimento; 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 rimboscimento compensativo”;

RITENUTO, pertanto, che il Proponente non fornisce il riscontro auspicato alla specifica richiesta di questo Ministero di l’individuare “aree nelle quali possano essere realizzati progetti di compensazione, a carico del Proponente, orientati principalmente al recupero delle quote di alberature sottratte dal progetto, e in second’ordine a promuovere il miglioramento ambientale anche in relazione ai progetti di mitigazione previsti, finalizzati ad ottenere il miglioramento dello stato attuale dei luoghi in termini di impatto sul paesaggio, fruibilità e attrattività” che, dunque, dovrà essere rimandato ad una successiva fase progettuale;

PRESO ATTO che in relazione al punto 3. “Aspetti progettuali e cantierizzazione” della Richiesta MASE il



Handwritten signature

Proponente ha dichiarato:

“Le aree di cantiere ricadono esclusivamente in aree agricole coltivate a seminativo, è previsto pertanto un ripristino delle condizioni di ante operam finalizzato alla ripresa dell’attività di coltivazione agricola. Si prevedono, pertanto, soluzioni riferibili a interventi di ripristino pedologico attraverso operazioni agronomiche (lavorazioni del terreno, concimazioni, ecc.) e senza l’utilizzo di specie vegetali, dovendo riconsegnare le aree nelle condizioni rilevate in fase di ante operam. L’attenzione progettuale è rivolta, quindi, alla ricostituzione di uno strato di suolo fertile che garantisca la riconsegna del terreno ai proprietari, una volta dismesso il cantiere, limitando così gli impatti ambientali alla sola fase di cantierizzazione. I tratti viari di cui è prevista la dismissione saranno, invece, oggetto di interventi di ripristino forestale con piantagione di gruppi arboreo arbustivi costituiti da specie vegetali riconducibili alle fitocenosi rilevate nelle aree contigue agli interventi”;

CONSIDERATO che, in relazione alla verifica di conformità delle opere, così come progettate e documentate, alle previsioni del PTPR, appare opportuno evidenziare che **gli interventi interferenti**:

- **con i corsi d’acqua tutelati** e le relative fasce di rispetto (art.142, co.1, lett.c) del Codice) debbano ritenersi non conformi alle previsioni del co.6 dell’art.36 delle norme del PTPR, ma in considerazione della rilevanza strategica dell’opera possano essere comunque valutati ai sensi del co.17 del medesimo articolo, che prevede la deroga della norma generale nel caso anche di “infrastrutture viarie” purchè *“Il tracciato dell’infrastruttura deve mantenere integro il corso d’acqua e la vegetazione ripariale esistente, ovvero prevedere una adeguata sistemazione paesistica coerente con i caratteri morfologici e vegetazionali dei luoghi”*. A riguardo sarà, pertanto, necessario che il Proponente preveda **uno specifico progetto esecutivo di sistemazione paesistica per la ricostituzione delle fasce di rispetto dei corsi d’acqua interferiti**;
- **con le aree boscate tutelate** (art.142, co.1, lett.g) del Codice) che risultano totalmente eliminate per consentire la realizzazione e cantierizzazione delle opere del tracciato viario, che dovranno essere esattamente quantificati in fase esecutiva, sono da considerarsi non conformi alle previsioni dell’art.39 delle norme del PTPR, tuttavia, in forza dell’applicazione del co.10 del medesimo articolo, possono essere valutati in deroga, **prevedendo una esplicita compensazione ambientale**;

RITENUTO, pertanto, che con riferimento all’intervento in argomento, sebbene siano stati rilevati profili di non conformità alle norme di tutela, possano essere applicate le deroghe previste dall’art.12 e dall’art. 14 delle norme del PTPR, per le **opere pubbliche** *“ferma restando la necessità di verificare, in sede di autorizzazione paesaggistica, la compatibilità di dette opere con gli obiettivi di tutela e di miglioramento della qualità del paesaggio individuati dal PTPR per i beni paesaggistici interessati dalle trasformazioni.”;*

RITENUTO pertanto che, ai fini della deroga sopra richiamata sarà necessario garantire la massima compatibilità dell’intervento attuando tutte le misure possibili di mitigazione anche ad ulteriore integrazione di quanto già proposto dal Proponente;

CONSIDERATO, con riguardo alla definizione degli interventi di mitigazione e compensazione, che sia necessario richiamare quanto riportato dalla Soprintendenza nella citata nota n.19526/2022, relativamente alla descrizione del territorio interessato dagli interventi e del progetto, ai fini del corretto indirizzo alla progettazione:

*“Il progetto si situa in aree generalmente non interessate da insediamenti umani consistenti, il che si spiega con il fatto che il percorso della S.S.4 “Salaria” fu condotto nel secondo Dopoguerra seguendo un percorso che diverge sensibilmente dalla Salaria romana, in parte ripercorsa dalla rotabile novecentesca. Ciò è evidente soprattutto nel lungo attraversamento delle c.d. Gole di Ornaro, dominate dal nucleo storico del centro fortificato omonimo, di origine medievale. Questa circostanza fa sì che si tratti di zone ad uno stato relativamente “naturale”, caratterizzate da superfici boscate, spesso di caratteristica cedua e arbustiva, sulle pendici di rilievi calcarei, che verranno seriamente intaccate dagli interventi di allargamento.”; (...) Il progetto di adeguamento della S.S.4 Salaria, previsto in due lotti funzionali, è **un progetto particolarmente impegnativo sotto l’aspetto paesaggistico perché interviene su un territorio a forte connotazione ambientale che comprende un sistema di “Paesaggio Naturale – Paesaggio Agrario – Paesaggio Insediativo” così come definiti nel PTPR tav A - Sistemi e ambiti di paesaggio. Il progetto si sviluppa principalmente verso il versante composto da “aree boscate”**.*

CONSIDERATO che l’intervento si inserisce in un ambito “a forte connotazione ambientale” e che le riconfigurazioni puntuali proposte per alcune delle opere - sia principali che connesse (di rammaglio della viabilità secondaria esistente e nuova) -, sebbene abbiano tenuto conto delle richieste formulate da questo Ministero e degli scambi e sopralluoghi effettuati con la competente Soprintendenza territoriale, tentano di risolvere alcune



delle criticità segnalate nel corso del procedimento, senza tuttavia raggiungere l'auspicata definizione del progetto, specie con riguardo alle opere di mitigazione per tutti gli ambiti interferiti, che avrebbe consentito di garantire un più esteso assorbimento degli impatti trasformativi del progetto da parte del contesto;

RITENUTO di confermare, perciò, a valle dell'analisi della documentazione complessiva, la necessità di richiedere al Proponente un approfondimento progettuale indispensabile per garantire il corretto inserimento paesaggistico delle opere e l'applicazione delle deroghe previste dal PTPR, consentendo a questo Ministero di fornire il supporto adeguato a ottenere una migliore integrazione tra progetto e contesto, si rileva che risultano ancora da **approfondire**:

- per i "nodi infrastrutturali" del progetto che risultano maggiormente complessi, **le effettive interferenze (fisiche, spaziali e funzionali) con i beni tutelati e il quadro delle trasformazioni attese**, sulla base dei quali (partendo dal rilievo dello stato di fatto e dallo studio della vegetazione esistente) **vengano previsti adeguati inserimenti vegetazionali** (in numero, tipologia, varietà e capacità di copertura e schermatura) e **opere di ingegneria naturalistica volti alla riqualificazione di tutti gli ambiti trasformati**, contemplando, all'occorrenza **l'inserimento di puntuali elementi artistici di arredo urbano "site-specific" o di "land-art"** che permettano un migliore inserimento degli interventi nel contesto naturale e/o urbanizzato, contribuendo anche a migliorare quello esistente, specie in prossimità dei centri abitati;
- **tutte le opere di mitigazione e di riqualificazione paesistica** verificando che riguardino tutti i contesti trasformati, specie se tutelati, distintamente dalla loro visibilità, e siano **inserite in un progetto complessivo di "paesaggio"**, elaborato da un professionista paesaggista, che tenga in debito conto oltre alle caratteristiche del contesto anche le indicazioni fornite dal PTPR con riferimento a tutti gli ambiti coinvolti e in particolare agli obiettivi di tutela delle TAB. A di tutti i "paesaggi" in cui risultano classificate le aree coinvolte dal progetto. Nel merito si chiede di elaborare **un progetto maggiormente strutturato** in cui le soluzioni progettuali siano caratterizzate da maggiore continuità e coerenza, e che ponga in più diretta relazione gli interventi di mitigazione previsti per gli sbanamenti e le gallerie, con quelli proposti per gli svincoli e le opere in rilevato, ad esempio reinserendo nelle scarpate artificiali, per quanto possibile, anche gli esemplari arborei espianati, oltre agli elementi arbustivi già indicati;

RIBADITO che, come già evidenziato nella richiesta di integrazioni, il Proponente dovrà individuare un'area degradata paesaggisticamente sulla quale prevedere uno specifico progetto di riqualificazione o progetto di paesaggio a carattere compensativo, per il quale potranno essere coinvolte le amministrazioni locali, che dovrà essere autorizzato da questo Ministero;

RITENUTO che, per le motivazioni su evidenziate e la conseguente necessità di elaborare, in sede di progettazione esecutiva, ulteriori approfondimenti progettuali in particolare con riferimento alle porzioni direttamente tutelate ai sensi della Parte III del Codice, l'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.Lgs.n.42/2004 **non può essere ricompresa** nel presente parere di compatibilità ambientale;

TENUTO CONTO del contributo istruttorio del Servizio II – "Scavi e tutela archeologica" della DG ABAP trasmesso con **prot.n.21249 del 13.06.2023**;

VISTA, ESAMINATA e VALUTATA la documentazione progettuale complessiva presentata dal Proponente, agli atti della procedura;

VISTE ed ESAMINATE le osservazioni pervenute da parte delle associazioni ambientaliste e le controdeduzioni proposte dal Proponente;

TENUTO CONTO delle valutazioni complessivamente trasmesse nel corso del procedimento dalla competente Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area metropolitana di Roma e la Provincia di Rieti, condivise anche con i Servizi II e III di questa Direzione Generale ABAP;

TENUTO CONTO delle valutazioni espresse nel Parere n.421 del 27.03.2023 della Commissione tecnica VIA-VAS del MASE;

tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO,



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

questa DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

all'istanza di VIA presentata dalla Società ANAS S.p.A., con nota prot.n.774009 del 03.12.2021 successivamente perfezionata con nota prot.n. 820792 del 23.12.2021, per la realizzazione del Progetto identificato con [ID VIP 7721] relativo al progetto denominato "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). Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs.n.152/2006 e art.51 L.120/2020, comprensivo della valutazione d'incidenza di cui all'art.5 del DPR 357/1997 e Verifica Piano di Utilizzo Terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017".

VINCOLATO AL RISPETTO DELLE SEGUENTI CONDIZIONI

A. PER GLI ASPETTI ARCHEOLOGICI

Nel confermare tutte le prescrizioni e indicazioni fornite dalla Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per l'area metropolitana di Roma e la provincia di Rieti, con riferimento alla tutela dei beni archeologici, nella nota prot.n.2939 del 12.02.2023, con a sua volta conferma le valutazioni e richieste già espresse dal medesimo Ufficio con la precedente nota prot.n.19526 del 20.09.2022, si chiede al Proponente che:

1. vengano eseguiti, a totale carico della committenza "i sondaggi archeologici previsti nel piano indagini approvato" con la nota prot. 3994 del 13.01.2022 e, in caso di rinvenimenti, "vengano adottate le idonee misure di salvaguardia";
2. venga assicurato, in presenza di elementi archeologici interferenti con le opere di progetto, e, su richiesta della Soprintendenza, ogni ulteriore accertamento e/o approfondimento di scavo che potranno comportare anche variazioni al progetto, commisurate alle esigenze di tutela degli eventuali ritrovamenti;
3. qualora fossero necessarie soluzioni alternative o modifiche, anche parziali, ai lavori autorizzati per le aree sottoposte a tutela paesaggistica e/o di interesse archeologico, dovranno essere acquisite le relative autorizzazioni;

Fase:	ANTE OPERAM 1. Fase precedente alla progettazione esecutiva 3. Fase precedente alla cantierizzazione. Archeologia preventiva
Numero prescrizione	A1 - A2 - A3
Ambito di applicazione:	❖ Aspetti progettuali ❖ componenti/ paesaggio e beni culturali
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza:	ANTE OPERAM 1. Fase propedeutica alla progettazione esecutiva (Fase precedente alla progettazione esecutiva)
Verifica di ottemperanza: Ente vigilante	Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area metropolitana di Roma e la Provincia di Rieti
Ente coinvolto:	nessuno

4. Per le aree definite a rischio archeologico "basso", venga garantita, a totale carico della Committenza, la sorveglianza in corso d'opera, per qualunque lavoro che comporti attività di scavo o di movimentazione di terra, da parte di un archeologo qualificato, sotto la direzione scientifica e la vigilanza attiva della Soprintendenza;

Fase:	CORSO D'OPERA 4. Fase di cantiere.
Numero prescrizione	A4
Ambito di applicazione:	❖ Aspetti progettuali ❖ componenti/ paesaggio e beni culturali
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza:	CORSO D'OPERA 4. Fase di cantiere (Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera)
Verifica di ottemperanza: Ente vigilante	Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area metropolitana di Roma e la Provincia di Rieti
Ente coinvolto:	nessuno



B. PER GLI ASPETTI PAESAGGISTICI

Per garantire un'elevata qualità della progettazione delle successive fasi progettuali, finalizzata a contemperare la tutela del patrimonio interferito attraverso il corretto inserimento paesaggistico dell'intervento alle esigenze di funzionalità e sicurezza dell'opera, il Proponente dovrà:

1. Elaborare un **approfondimento progettuale** della **"soluzione alternativa 3"** presentata nel documento "T00IA01AMBRE03A" di Riscontro che prevede il mantenimento dello svincolo di Ornaro Alto, e la semplificazione dello svincolo di Ornaro Basso, come segue:

- a) dovrà essere dettagliatamente illustrato e rappresentato il nuovo progetto dello svincolo di Ornaro Basso, individuando tutti gli elementi confermati e quelli sostituiti o aggiunti al fine di semplificare la struttura conservandone la funzionalità, confrontandoli con la configurazione precedente al fine di valutare e documentare la reale riduzione degli impatti sulle componenti paesaggistica, ambientale e funzionale introdotta con la soluzione alternativa 3, al fine di confermarne la validità come soluzione privilegiata, che dovrà comunque essere sviluppata nel successivo livello di progettazione;
- b) con riferimento allo svincolo di Ornaro Alto, dovrà essere dettagliatamente progettata e documentata la sequenza degli elementi strutturali (cavalcavia, viadotti e rotatorie) del progetto e in particolare l'attacco a terra dei nuovi piloni in diretto contatto con l'alveo o la fascia di rispetto del corso d'acqua, e la modifica o sostituzione di quelli esistenti, per valutare concretamente le trasformazioni e i successivi necessari interventi;

Al fine di indirizzare questo affinamento progettuale si indicano di seguito i requisiti indispensabili da perseguire:

- minor impatto strutturale, che a parità di prestazioni strutturali si prediliga il minor uso di nuovi appoggi strutturali, o di sostituzione di quelli esistenti, la "leggerezza" della configurazione, il minor "consumo di suolo"
- ottimizzazione tecnologica e dei materiali, che a parità di prestazioni tecnologiche e di durabilità, si prediliga l'uso di tecniche, tecnologie e materiali più sostenibili e meglio integrati nel contesto a forte connotazione naturalistica (tecniche di ingegneria naturalistica, materiali naturali, colori nei toni delle terre e dei materiali lapidei locali).

Fase:	ANTE OPERAM 1. Fase propedeutica alla progettazione esecutiva CORSO D'OPERA 4. Fase di cantiere
Numero prescrizione	B 1a – B 1b
Ambito di applicazione:	❖ Aspetti progettuali ❖ componenti/ paesaggio e beni culturali
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza:	ANTE OPERAM 1. Fase propedeutica alla progettazione esecutiva (Fase precedente alla progettazione esecutiva)
Verifica di ottemperanza: Ente vigilante	Ministero della Cultura: Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio – Servizio V
Ente coinvolto:	Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area metropolitana di Roma e la Provincia di Rieti

2. Presentare il **progetto esecutivo delle opere di mitigazione degli impatti, di ripristino delle aree trasformate temporaneamente, di rinaturalizzazione ambientale e riqualificazione paesistica di tutte le aree tutelate**, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, interessate dalle opere in oggetto. Le suddette opere di mitigazione, ripristino e riqualificazione paesistica devono riguardare tutti i contesti trasformati, specie se tutelati, distintamente dalla loro reale o presunta visibilità; devono essere **inserite in un progetto complessivo di "paesaggio"**, elaborato da un professionista paesaggista, che tenga in debito conto oltre alle caratteristiche del contesto anche le indicazioni fornite dal PTPR con riferimento a tutti gli ambiti coinvolti e in particolare agli obiettivi di tutela delle TAB. A di tutti i "paesaggi" in cui risultano classificate le aree coinvolte dal progetto. Nel merito si chiede di elaborare un **progetto maggiormente strutturato** in cui le soluzioni progettuali siano caratterizzate da maggiore continuità e coerenza, e che ponga in più diretta relazione gli interventi di mitigazione previsti per gli sbanamenti e le gallerie, con quelli proposti per gli svincoli e le opere in rilevato, ad



esempio reinserendo nelle scarpate artificiali, per quanto possibile, anche gli esemplari arborei espianati, oltre agli elementi arbustivi già indicati;

Nello specifico, dovranno essere presentati per l'approvazione i **progetti**:

- a. **di mitigazione di tutte le opere che producono un impatto trasformativo sul contesto (svincoli ed opere in rilevato, cavalcavia e rotatorie);**
- b. per le opere interferenti i corsi d'acqua, **di riqualificazione paesistica delle fasce di rispetto dei corsi d'acqua per tutta la loro estensione per una fascia pari ai primi 50 metri per lato**, ai fini della ricostituzione della vegetazione ripariale e di quella di continuità con gli interventi già previsti;
- c. **di mitigazione per tutte le opere di contenimento necessarie a garantire le condizioni di equilibrio dei versanti delle porzioni in trincea o in rilevato**, specie se di dimensioni rilevanti, dovranno essere accompagnate da opportuni progetti di rinverdimento delle scarpate *"con la messa a dimora di idonee essenze arboree e arbustive autoctone"* e/o di scelta finale dei rivestimenti con materiali lapidei e/o delle colorazioni degli elementi in acciaio o c.a. che dovranno essere concordati con questo Ministero. In particolare, si chiede di rimuovere i numerosi muri in calcestruzzo presenti nella prima parte del tracciato attuale sostituendoli *"con il posizionamento di zanche rinverdate che consentano un miglioramento rispetto alla situazione attuale e ove necessario dovranno essere messi a dimora anche di rampicanti oltre ad arbusti"*.
- d. **delle opere di mitigazione acustica**, per la scelta dei materiali e delle colorazioni degli elementi
- e. **di ripristino delle aree di cantiere**, per le quali verranno al punto successivo chiarite le caratteristiche;

A titolo di indirizzo della progettazione esecutiva, **con riferimento agli interventi sopra indicati** si precisa che:

- dovranno essere individuate preliminarmente le effettive interferenze (fisiche, spaziali e funzionali) delle opere con i beni tutelati e, conseguentemente, il quadro delle trasformazioni attese, sulla base dei quali (partendo dal rilievo dello stato di fatto e dallo studio della vegetazione esistente) vengano previsti adeguati inserimenti vegetazionali (in numero, tipologia, varietà e capacità di copertura e schermatura) e opere di ingegneria naturalistica volti alla riqualificazione di tutti gli ambiti trasformati, contemplando, all'occorrenza l'inserimento di puntuali elementi artistici di arredo urbano "site-specific" o di "land-art" che permettano un migliore inserimento degli interventi nel contesto naturale e/o urbanizzato, contribuendo anche a migliorare quello esistente, specie in prossimità dei centri abitati;
- il progetto dovrà essere accompagnato da opportuno repertorio fotografico dello stato di fatto e di quello di progetto: le opere di mitigazione, i materiali e le tecnologie utilizzate, dovranno essere documentate nelle varie fasi realizzative con molteplici render e fotosimulazioni, a varie distanze, generali e di dettaglio, che ne descrivano i dettagli architettonici e le finiture oltre che l'insieme, armonizzando la configurazione delle opere, con le caratteristiche tecnologiche, strutturali ed architettoniche. I render e fotoinserti, ricavati dalle foto dello stato di fatto, con lo stesso punto di osservazione, dovranno mostrare prima l'inserimento dell'intervento e poi con quello delle mitigazioni al fine di potere verificare il contributo degli interventi per migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera;
- sia le opere d'arte che gli interventi di ripristino, naturalizzazione e mitigazione, dovranno essere realizzati limitando quanto più possibile la percezione visiva dell'infrastruttura come "elemento estraneo", mediante la scelta di materiali e/o coloriture che si armonizzino con il contesto paesaggistico di riferimento (toni delle terre e dei materiali lapidei locali) e selezionando esclusivamente specie erbacee, arboree e arbustive tipiche ed autoctone privilegiando per le essenze arbustivo-arboree, la distribuzione in gruppi o macchie prevedendo irregolarità e dissolvenze finalizzate a creare un effetto di naturalità, e favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innescare di dinamismi naturali evitando la creazione di «cortine»;
- con riferimento alla trasformazione delle aree boscate, dovrà essere garantita la conservazione del maggior numero possibile di piante adulte, a questo scopo, non dovranno essere avviati interventi di abbattimento massivo e le operazioni di sradicamento di esemplari arborei adulti dovranno essere precedute dal rilievo dello stato di fatto di tutta l'area boscata interessata dalle trasformazioni previste dal progetto. Dovrà essere fornito oltre al calcolo delle superfici interferite, il numero di esemplari arborei presenti nell'area, distinguendo quello degli esemplari che saranno espianati per futuro reimpianto e quello degli esemplari che saranno abbattuti (nel caso di esemplari ammalorati o danneggiati). Nel progetto dovrà essere indicata la porzione delle aree boscate che sarà ripristinata o recuperata come previsto nel progetto di mitigazione



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

o ripristino. Dovranno essere selezionate le piante migliori che possano essere espianate e conservate per il loro successivo reimpianto sia nelle scarpate e zanche che nelle aree per le quali sono previsti interventi a verde. Gli alberi selezionati dovranno essere adeguatamente conservati in zolle controllate in aree appositamente individuate e reimpiantate. Per tutti gli esemplari arborei e arbustivi previsti per gli interventi di mitigazione, dovrà essere garantito l'attecchimento e la manutenzione, oltre all'eventuale sostituzione in caso di ammaloramento.

Fase:	ANTE OPERAM 2. Fase di progettazione esecutiva CORSO D'OPERA 4. fase di cantiere 5. fase di rimozione e smantellamento di cantiere
Numero prescrizione	B 2a – B 2b – B 2c - B 2d - B 2e
Ambito di applicazione:	❖ Aspetti progettuali ❖ componenti/ paesaggio e beni culturali ❖ mitigazioni / compensazioni
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza:	ANTE OPERAM 2. Fase di progettazione esecutiva CORSO D'OPERA 4. allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera 5. al termine della realizzazione dell'opera, durante la rimozione e smantellamento del cantiere, comprese le eventuali attività per il ripristino delle aree di cantiere
Verifica di ottemperanza: Ente vigilante	Ministero della Cultura: Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio – Servizio V
Ente coinvolto:	Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area metropolitana di Roma e la Provincia di Rieti

3. Per le opere interferenti le aree boscate tutelate, presentare il **progetto di rimboschimento compensativo**, previsto dal co.10 dell'art.39, che recita *“Le aree oggetto di rimboschimento per compensazione rientrano tra i territori assimilati a bosco e sono soggette alle relative disposizioni di tutela.”*.

Nel progetto dovrà essere indicata la porzione delle aree boscate che sarà ripristinata o recuperata come previsto nel progetto di mitigazione o ripristino e, per la parte non ricollocabile in situ, la quantità complessiva che sarà oggetto dell'intervento di rimboschimento attraverso il reimpianto o la messa a dimora, a totale carico del Proponente, di un corrispondente quantitativo di esemplari arborei a arbustivi, in un'area individuata d'intesa con le amministrazioni locali.

Fase:	ANTE OPERAM 1. Fase di progettazione esecutiva CORSO D'OPERA 4. fase di cantiere 5. fase di rimozione e smantellamento di cantiere
Numero prescrizione	B3
Ambito di applicazione:	❖ Aspetti progettuali ❖ componenti/ paesaggio e beni culturali ❖ mitigazioni / compensazioni
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza:	ANTE OPERAM 2. Fase di progettazione esecutiva CORSO D'OPERA 4. progettazione esecutiva e realizzazione
Verifica di ottemperanza: Ente vigilante	Ministero della Cultura: Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio – Servizio V
Ente coinvolto:	Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area metropolitana di Roma e la Provincia di Rieti

4. Presentare il **progetto esecutivo della Cantierizzazione**, attraverso stralci (piante, prospetti e sezioni) in scala appropriata delle aree di cantiere con individuazione degli accessi degli automezzi alle aree, delle piste di cantiere con distinzione fra viabilità esistente, da adeguare e di nuova realizzazione. Dovranno essere specificate geometrie, dimensioni, caratteristiche delle recinzioni, illuminazione, sicurezza; numero, dimensione e



SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it

localizzazione degli impianti e locali di servizio, progetto di mitigazione e ripristino di tutte le aree. Dovranno essere individuati specifici accorgimenti progettuali da inserire nel "Progetto di cantiere" finalizzati a limitare l'impatto sul paesaggio, in particolare: inserendo interventi di protezione di eventuali esemplari arborei presenti all'interno delle aree individuate, o di espanto e reimpianto degli stessi, nella fase di ripristino delle aree; prevedendo interventi di mitigazione (piantumazione, inerbimento, ecc.) o strategie legate allo studio della localizzazione delle aree e della logistica, in tutte le fasi di cantiere (in corso d'opera, in fase di smantellamento e di esercizio) che possano prevedere ipotesi di eventuali delocalizzazioni. Deve essere elaborato il progetto per l'illuminazione e la sorveglianza delle opere in argomento, prevista sia in corso d'opera che in fase di esercizio e la relativa mitigazione.

Fase:	ANTE OPERAM 2. Fase di progettazione esecutiva 3. Fase precedente alla cantierizzazione CORSO D'OPERA 4. Fase di cantiere 5. Fase di rimozione e smantellamento del cantiere
Numero prescrizione	B 4
Ambito di applicazione:	❖ Aspetti progettuali ❖ Aspetti gestionali ❖ componenti/ paesaggio e beni culturali
Termine per l'avvio della verifica di ottemperanza:	ANTE OPERAM 2. Fase di progettazione esecutiva CORSO D'OPERA 4. Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera
Verifica di ottemperanza: Ente vigilante	Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area metropolitana di Roma e la Provincia di Rieti
Ente coinvolto:	nessuno

Resta fermo che tutti gli approfondimenti progettuali prescritti nel presente dispositivo devono essere coerenti e compatibili con i quadri prescrittivi dai pareri, nulla osta e/o autorizzazioni rilasciati da tutti gli Enti coinvolti nel procedimento in argomento, ed in particolare con quanto disposto dalla CTVA del MASE, nel sopra richiamato parere n.421/2023. Laddove, il recepimento delle prescrizioni sopra riportate, dovesse comportare modifiche significative e/o sostanziali al progetto, sarà cura del Proponente provvedere all'acquisizione delle specifiche autorizzazioni o nulla osta di Enti con competenze specifiche, compreso - con riferimento a tutti gli interventi direttamente interferenti con i beni sottoposti a tutela dalla parte III del Codice - l'autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'art.146 del Codice.

La responsabile del procedimento - U.O.T.T. n. 12

Arch. Cons. Manuela Maria Praticò



IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO V

Arch. Rocco B. TRAMUTOLA



Per il DIRETTORE GENERALE

Dott. Luigi LA ROCCA

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO V DELEGATO

Arch. Rocco Rosario TRAMUTOLA

(delega nota prot.n.0026591 del 1 agosto 2023)




SERVIZIO V "TUTELA DEL PAESAGGIO"

Via di San Michele 22, 00153 Roma - TEL. 06-6723.4554

PEC: dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

PEO: dg-abap.servizio5@cultura.gov.it