



*Ministero dell'Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO: [ID: 10730] Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica "S.S. 260 "Picente" Lavori di adeguamento e potenziamento della tratta stradale laziale. 1° Lotto - dal km 48+330 al km 43+800 - 1° Stralcio: dalla S.S.4 al ponte sul fiume Castellano - in particolare dal km 46+090 (ponte sul Rio dello Scandarello) al km 48+330 (svincolo con la S.S. 4 Salaria".

Nota tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. CDG.CDG SAS.REGISTRO UFFICIALE.U.0986219 del 14/12/2023 acquisita al prot. MASE-206396 in data 15/12/2023, Anas S.p.A., in qualità di Soggetto Attuatore per il ripristino della viabilità nei territori interessati dagli eventi sismici 2016 (ex art. 4 O.C.D.P.C. 408/2016 – ex art. 3 O.C.D.P.C. 475/2017) ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica dei Lavori di adeguamento e potenziamento della tratta stradale laziale della S.S. 260 "Picente", 1° Lotto - dal km 48+330 al km 43+800 - 1° Stralcio: dalla S.S.4 al ponte sul fiume Castellano.

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

L'intervento in valutazione rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 2 lettera c) denominata "*strade extraurbane secondarie di interesse nazionale*".

Da quanto asserito dal proponente, l'intervento in argomento rientra tra gli interventi urgenti di messa in sicurezza e ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali interessate dagli eccezionali eventi sismici che hanno colpito il territorio delle Regioni Lazio, Marche, Umbria e Abruzzo a partire dal giorno 24 agosto 2016 (art. 15-ter decreto-legge n.189/2016, conv. in L. n. 229/2016; O.C.D.P.C. n. 408/2016) e, in particolare, nell'attuazione dell'8° stralcio del Programma degli interventi di messa in sicurezza e di ripristino della viabilità. Inoltre, gli interventi in argomento rientrano nel Piano Complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, Sub-misura A4, "Infrastrutture e mobilità", Linea di intervento 4, intitolata "Investimenti sulla rete stradale statale".

Secondo quanto indicato nell'istanza, l'intervento in oggetto riguarda l'adeguamento della sezione stradale in t.s. di circa 2 km della S.S. 260 "Picente", che, specificatamente nel tratto di intervento, rappresenta la connessione principale tra la S.S. "Salaria" al km 132+200 e il Comune di

Amatrice. Gli interventi prevedono anche la realizzazione di un nuovo ponte di attraversamento del Rio Castellano, parallelo a quello esistente. Lo scopo è quello di migliorare la strada esistente, permettendo di garantire una maggiore sicurezza ai veicoli in transito, in ogni condizione atmosferica, e un maggior numero di tratti dove le condizioni geometriche e di visibilità permettano il sorpasso soprattutto di mezzi pesanti che, per via anche delle pendenze del tracciato, possono transitare a velocità ridotte e che, nelle condizioni attuali, costituiscono un rallentamento (effetto tappo) alle autovetture in transito.

Analisi e valutazioni

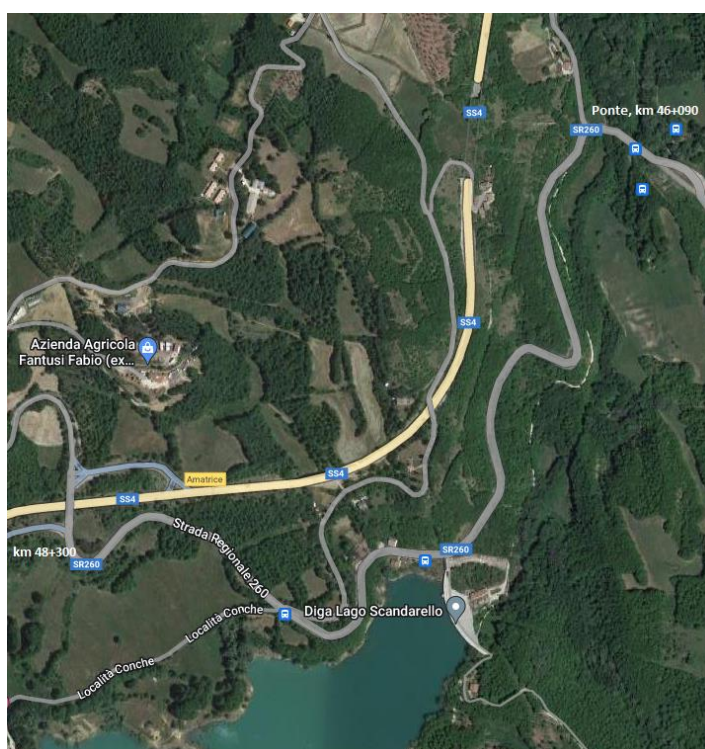


Figura 1: localizzazione del tratto di S.S. 260 "Picente" oggetto di intervento. Elaborazione da Google Maps.

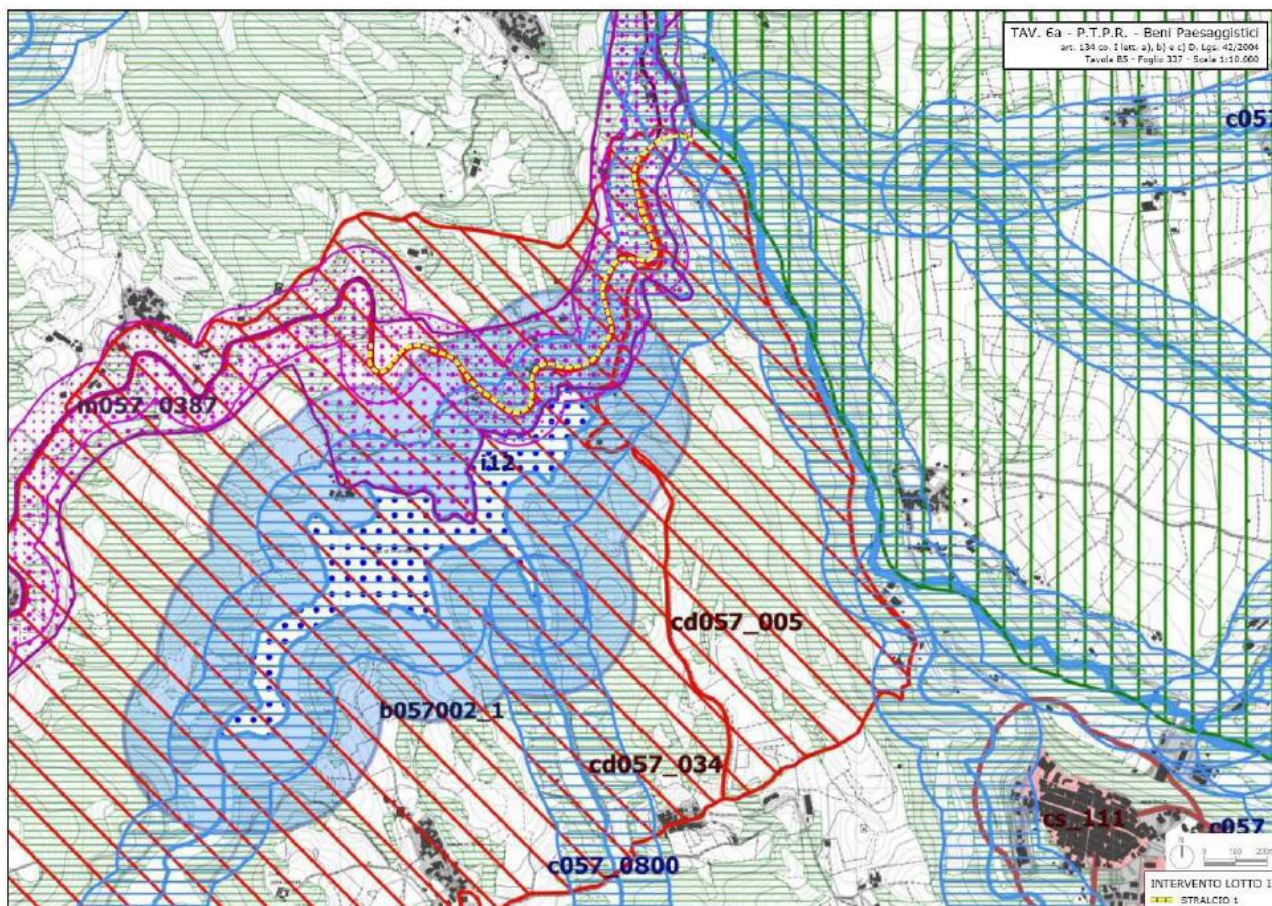
Il progetto si colloca nel Comune di Amatrice, in Provincia di Rieti, e costituisce il 1° stralcio del più ampio progetto "S.S. 260 "Picente" Lavori di adeguamento e potenziamento della tratta stradale laziale. 1° Lotto - dal km 48+330 al km 43+800".

L'intervento in questione, infatti, riguarda la Strada Statale 206 "Picente", dal km 46+090, in prossimità del ponte a 3 archi esistente di attraversamento del fiume Rio dello Scandarello, affluente del fiume Tronto, fino al km 48+300, dove si colloca lo svincolo esistente con la S.S. 4 Salaria.

Il ponte esistente permette di superare la gola tra due versanti montuosi attraversata dal Rio Scandarello, per poi costeggiare a destra un versante montuoso e a sinistra la vallata che converge sull'area della diga del Lago Scandarello. La viabilità, attualmente, è caratterizzata da un andamento tortuoso tipico delle strade di montagna con pendenze superiori al 7% e raggi di curva particolarmente esigui che riducono la sicurezza stradale.

Nella “Relazione di prefattibilità ambientale” allegata alla Lista di controllo, la Società analizza dettagliatamente la **pianificazione programmatica e di tutela** a cui l’area è sottoposta. In particolare, il Proponente dichiara che:

- l’intervento risulta coerente con gli obiettivi del Piano Territoriale Regionale Generale, con il Piano Territoriale Provinciale Generale e con il PRG di Amatrice;
- il Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR) (vedi figura 2) sull’area di progetto prevede vincoli inerenti “*beni d’insieme*” definito dall’art. 8; “*protezione delle coste dei laghi*”, definita dall’art. 35; “*protezione dei fiumi torrenti e corsi d’acqua*”, definita dall’art. 36; “*protezione delle aree boscate*”, definita dall’art. 39; “*protezione delle aree di interesse archeologico*”, e “*protezione delle linee di interesse archeologico e relativa fascia di rispetto*”, definite dall’art. 42 delle norme; tuttavia, il progetto in esame non risulta in contrasto con gli obiettivi del PTPR;
- in base al Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) (vedi figura 3) dell’Autorità di Bacino il tratto di strada in oggetto intercetta una zona a rischio esondazione medio “E2”, nel tratto in prossimità del Fiume Tronto e risulta prossimo a diverse aree a rischio frana medio R2 e ad un’area a rischio molto elevato R4 (come si evince dall’elaborato “Planimetria delle aree a rischio frana (PAI) – Aggiornamento ottobre 2022” allegato alla Lista di controllo);
- La strada esistente, oggetto di intervento, ricade all’interno di zone assoggettate al Vincolo Idrogeologico di cui al R.D. L.30/12/1923 n. 3267 esclusivamente nel tratto del tracciato in prossimità del Fiume Tronto;
- nel Piano per il Risanamento della Qualità dell’Aria (PRQA) Amatrice appartiene alla Zona Appenninica e alla classe complessiva 4 a basso rischio di superamento dei limiti di legge;
- il Piano Regionale di Tutela delle Acque (PTAR) inserisce l’area oggetto di intervento in classe 3 e non individua in essa corpi idrici significativi, né ambiti di specifica tutela;
- il sito oggetto di intervento non ricade direttamente in aree della Rete Natura 2000 né in aree naturali protette; tuttavia, risulta collocato a circa 5 km dal SIC IT6020025 “*Monti della Laga (area sommitale)*” e per un breve tratto in adiacenza alla ZPS IT7110128 “*Parco Nazionale Gran Sasso - Monti della Laga*”. L’area di intervento, inoltre, è in adiacenza a zone definite come aree di protezione (zona C) e aree di promozione agricola (zona D1) del Parco Nazionale “Gran Sasso e Monti della Laga” (L. 394/1991).



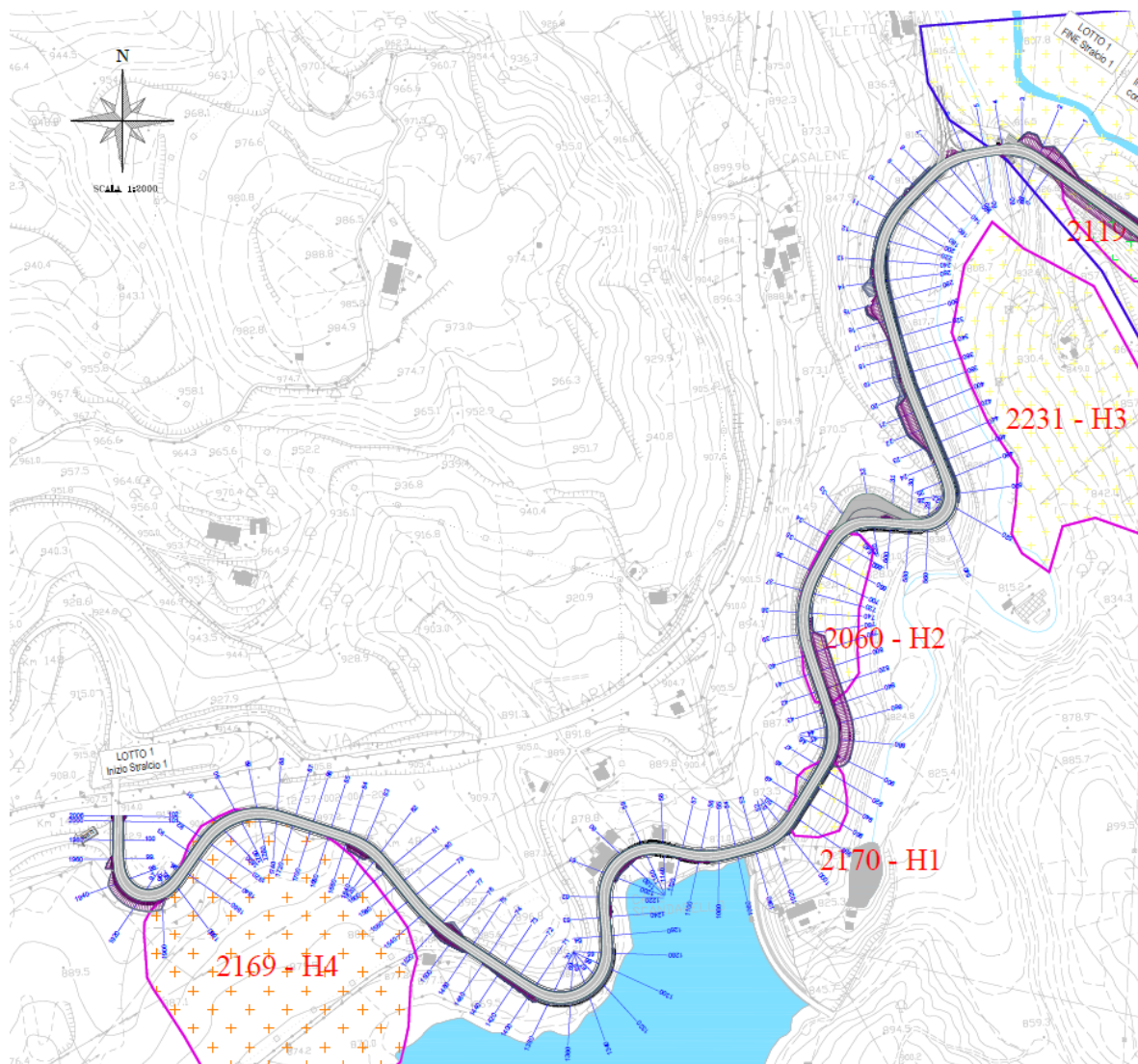
Individuazione degli immobili e delle aree di notevole interesse pubblico
 art. 134 co. 1 lett. a e art. 136 D.Lgs. 42/2004

	cd058_001	lett. c) e d) beni d'insieme: vaste località con valore estetico tradizionale, bellezze panoramiche	art. 8 NTA
--	-----------	---	------------

Ricognizione delle aree tutelate per legge
 art. 134 co. 1 lett. b) e art. 142 co. 1 D.Lgs. 42/2004

	b058_001	b) protezione delle coste dei laghi	art. 35
	c058_001	c) protezione dei fiumi, torrenti, corsi d'acqua	art. 36
	g058_001	g) protezione delle aree boscate	art.39 NTA
	m058_001	m) protezione delle aree di interesse archeologico	art. 42
	m058_001	m) protezione linee di interesse archeologico e relativa fascia di rispetto	art. 42

Figura 2: PTPR TAV.B stralcio, in giallo il tratto di strada interessato. Fonte "Studio di prefattibilità ambientale - Schede tematiche"



AREE A RISCHIO FRANA

AREE A RISCHIO ESONDATIONE



AREE A RISCHIO MODERATO - R1



AREE A RISCHIO MEDIO - E2



AREE A RISCHIO MEDIO - R2



AREE A RISCHIO ELEVATO - R3



AREE A RISCHIO MOLTO ELEVATO - R4

numero - Hn
es. 1629 - H3

Identificativo
frana Indice di
 pericolosità*

* H4: Aree di versante a pericolosità molto elevata
H3: Aree di versante a pericolosità elevata
H2: Aree di versante a pericolosità media
H1: Aree di versante a pericolosità moderata
E2: Aree di versante a pericolosità molto bassa

Figura 3: Stralcio PAI - Aggiornamento ottobre 2022 aree a rischio frana. Allegato alla Lista di controllo.

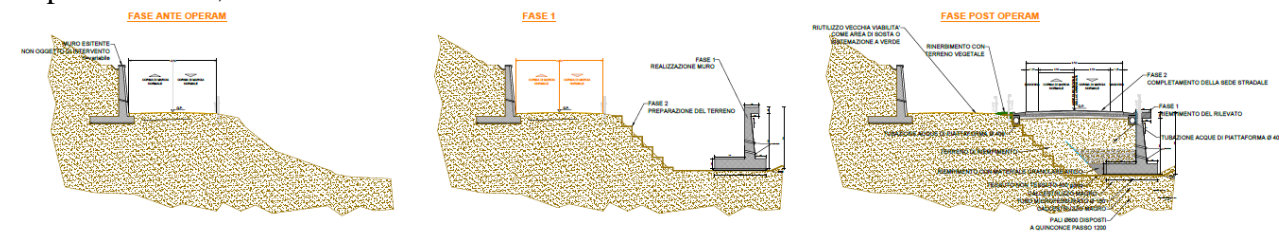
Gli **interventi** di progetto hanno l'obiettivo di adeguare la viabilità, almeno come larghezza della carreggiata, a una strada di categoria C2. Tuttavia le caratteristiche della strada esistente, nonché i vincoli di natura orografica, la presenza della diga Scandarello e l'urbanizzazione presente in alcuni tratti del tracciato non permettono tale adeguamento per tutta la lunghezza del tratto interessato. La livelletta del tracciato attuale, a parte minime variazioni, rimarrà quella attuale, mentre dal punto di vista planimetrico il miglioramento verrà conseguito operando delle rettifiche del tracciato con allargamenti puntuali, o la rigeometrizzazione di alcune curve.

La Società afferma che gli interventi di adeguamento della sezione della carreggiata stradale sono stati previsti intervenendo principalmente lato valle. Diversamente, dove è stato necessario intervenire anche lato monte, si è operato in zone dove non sono presenti interventi di consolidamento già realizzati e, comunque, dove le pendenze del versante risultino compatibili con eventuali tagli dello stesso, previa, ove necessario, realizzazione di opportune opere di consolidamento.

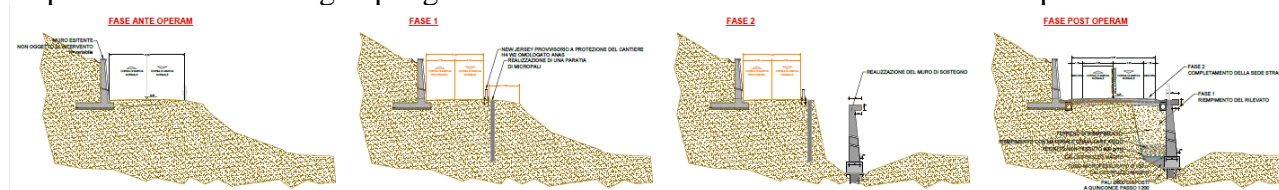
Partendo dal km 46+090 della S.S. "Picente", verrà realizzato un nuovo ponte sul Rio dello Scandarello, parallelo a quello esistente che verrà mantenuto, con struttura in calcestruzzo e acciaio a monocampata e di luce pari a 54 m e, dopo questo nuovo ponte, verrà realizzato anche un nuovo svincolo di collegamento con la S.S. 4 vecchia. Proseguendo lungo la strada statale verso il km 48+300, verranno realizzati i diversi adeguamenti della carreggiata.

In particolare, nel documento "Progetto Stradale – sezioni tipo e particolari costruttivi", si illustrano le diverse modalità di intervento previste, di seguito riportate:

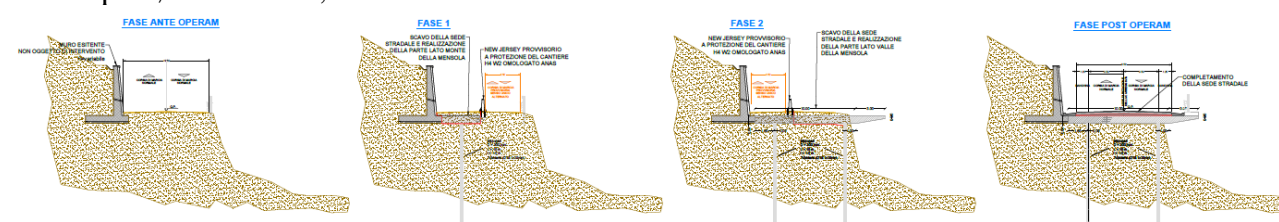
1. SEZIONE TIPO 1 - allargamento lato valle con muro di sostegno a tutt'altezza realizzato garantendo in fase di cantiere le 2 corsie di marcia senza la necessita' di prevedere opere provvisorie;



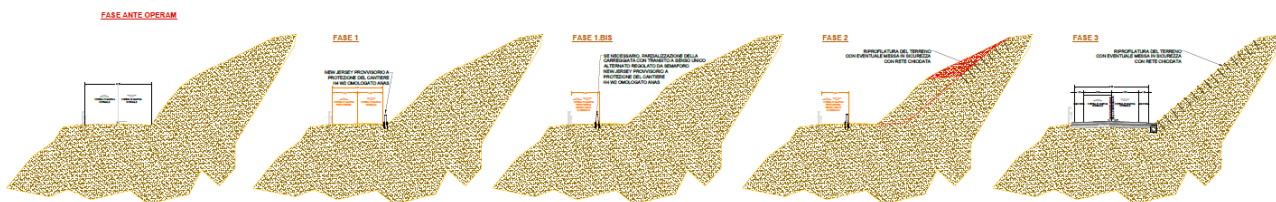
2. SEZIONE TIPO 2 - allargamento lato valle con muro di sostegno a tutt'altezza realizzato con opere provvisorie di sostegno per garantire durante le fasi di cantiere le due corsie per senso di marcia;



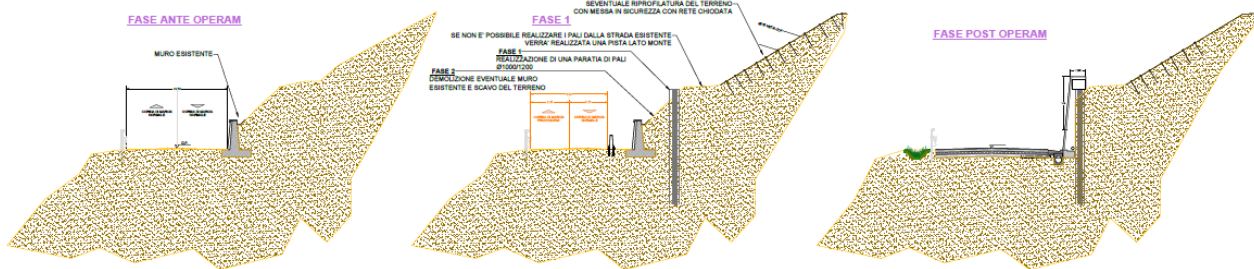
3. SEZIONE TIPO 3 - allargamento lato monte con la realizzazione di muri di sostegno creati con pali ϕ 1000/1200;



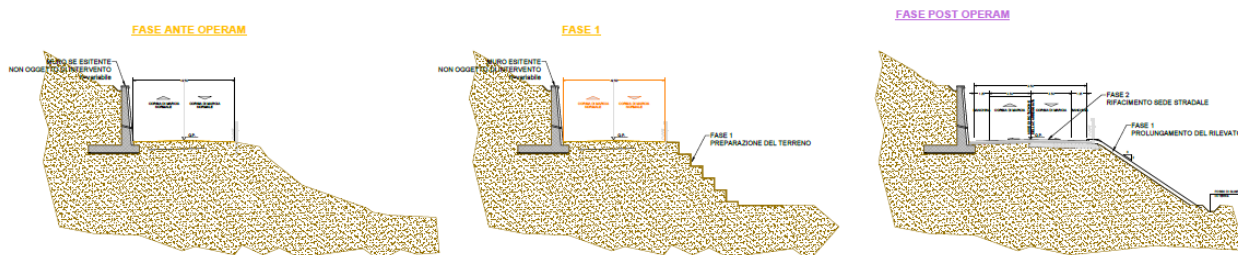
4. SEZIONE TIPO 4 - allargamento lato monte con riprofilatura del terreno;



5. SEZIONE TIPO 5 - allargamento lato monte con la realizzazione di muri di sostegno realizzati con pali \varnothing 1000/1200;



6. SEZIONE TIPO 6 - allargamento lato valle con prolungamento del rilevato



- Legenda:
- SEZIONE TIPO 1
 - SEZIONE TIPO 2
 - SEZIONE TIPO 3
 - SEZIONE TIPO 4
 - SEZIONE TIPO 5
 - SEZIONE TIPO 6

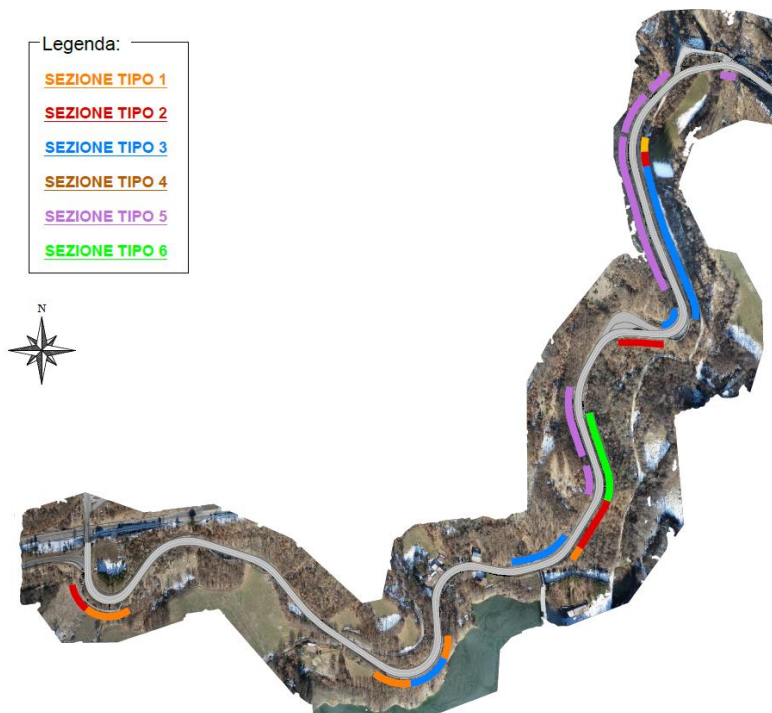


Figura 4: Localizzazione dei diversi interventi lungo il tracciato. Fonte " Progetto Stradale – sezioni tipo e particolari costruttivi", allegato alla Lista di controllo.

Con riferimento alla fase di **cantierizzazione**, nella Lista di controllo, la Società afferma che è prevista la realizzazione di:

- campo base: in un'area relativamente pianeggiante di circa 1800 m², nei pressi dello svincolo tra la S.S.260 Picente e la S.S. 4 Salaria, che risulta essere strategica in quanto garantisce una accessibilità diretta dei mezzi che provengono dalla Salaria ed è sufficientemente ampia per permettere lo stoccaggio di attrezzature e materiali e dei mezzi d'opera;

- campo operativo 1: baricentrico rispetto alla tratta oggetto di intervento, con un'area di circa 1000 m² avrà funzione principalmente di zona di sosta e stoccaggio provvisorio di materiali e mezzi;

- campo operativo 2: con una superficie utilizzabile di poco superiore ai 2.000 mq, verrà invece realizzato in una piazzola attualmente adibita a sosta nei pressi del ponte sul Rio Scandarello, lato Amatrice, e verrà utilizzata come campo a servizio delle attività di realizzazione del nuovo ponte sul Rio Scandarello.

Nella "Relazione illustrativa" allegata alla Lista di controllo, la Società dichiara che è stimata una durata dei lavori di 19 mesi naturali e consecutivi.

In merito alla **gestione dei materiali**, nella Lista di controllo e nella "Relazione di prefattibilità ambientale" ad essa allegata la Società dichiara che dall'analisi del Piano Regionale delle Attività estrattive, si può supporre che l'approvvigionamento del materiale necessario per la realizzazione dell'infrastruttura possa essere garantito dalle cave presenti nel Comune di Amatrice o in quello di Accumoli. Inoltre, sono state localizzate le principali attività estrattive, quelle di fornitura di materiali speciali, bitumi, cls, ed inoltre sono stati individuati anche gli impianti di recupero dei rifiuti

Infatti, in merito alla gestione dei rifiuti in fase di cantiere, il Proponente dichiara che si procederà come prescritto dalle vigenti norme, presenti nel D. Lgs. 152/2006 sia per i rifiuti assimilabili che non assimilabili ai rifiuti solidi urbani. Il bilancio delle terre è stato affrontato considerando i volumi di scavo sia in banco che in mucchio, quelli di riutilizzo dei medesimi all'interno del cantiere (rilevati, fondazioni) e ottenendo per differenza le produzioni da avviare all'esterno del cantiere e da gestire in regime di terre e rocce da scavo secondo il D.P.R. 120 /2017. Le terre e rocce da scavo prodotte durante le lavorazioni verranno riutilizzate in cantiere per la realizzazione dei rilevati. Nella successiva fase di progettazione verrà effettuata la "caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo" prodotte nell'ambito del cantiere.

Al riguardo nella documentazione presentata, il proponente non fornisce la stima dei quantitativi di materiali di approvvigionamento e di quelli prodotti dagli scavi.

A riguardo dell'eventuale interferenza dell'intervento proposto con le aree elencate nella "Lista di controllo" al punto "8.**Aree sensibili e/o vincolate**", il Proponente riporta che gli interventi in oggetto ricadono nelle categorie:

- *"Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi"*, in quanto l'area di intervento è collocata in prossimità del Lago e Rio di Scandarello e del fiume Tronto;
- *"Zone montuose e forestali"*, poiché il tracciato di progetto ricade parzialmente in aree boscate tutelate ai sensi dell'art. 142 c. 1 lettera g) del d.lgs. 42/2004;
- *"Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica"* poiché la strada oggetto di intervento ricade in aree tutelate come sopra riportato;
- *"Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)"* come sopra riportato;
- *"Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni"* come sopra riportato;

- “Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)” poiché la strada oggetto di intervento ricade in zona sismica 1, a sismicità alta;
- “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù” poiché l’opera, trattandosi di un adeguamento del tratto stradale già esistente, interferisce con infrastrutture energetiche, di comunicazione ed elettriche e con alcune condutture di metanodotto.

In merito al punto “9. **Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale**” della Lista di controllo, il Proponente dichiara che la costruzione, l’esercizio e la dismissione del progetto comporteranno modifiche fisiche all’ambiente interessato, poiché gli interventi determineranno una minimale modifica fisica dei luoghi in relazione principalmente all’uso del suolo. Tuttavia, le opere di progetto non comporteranno incrementi significativi dell’impatto globale determinato attualmente dall’infrastruttura esistente.

La Società afferma che, in merito alle risorse naturali scarsamente disponibili, le opere comporteranno occupazione di suolo permanente in aree già di pertinenza stradale. Inoltre, non verranno utilizzate sostanze nocive, ma in fase di cantiere la movimentazione di materiali potrebbe comportare immissioni di polveri in atmosfera, ma l’impatto sarà contenuto previ appositi accorgimenti. Tutti i rifiuti provenienti dalle lavorazioni, inoltre, saranno gestiti a norma di legge.

Per quanto riguarda l’emissione di rumori, la Società afferma che le fonti di rumore non verranno modificate in fase di esercizio, ma solo nella fase di cantiere. Queste ultime emissioni acustiche saranno ridotte tramite buone pratiche e interventi di mitigazione. I lavori a regola d’arte, inoltre, ridurranno al solo rischio di evento incidentale la contaminazione del terreno o dell’acqua a causa di rilasci di inquinanti.

In merito alle interferenze con aree protette, con aree sensibili da un punto di vista ecologico e con i corpi idrici, la Società afferma che gli interventi non andranno a generare impatti significativi dal punto di vista paesaggistico e/o ambientale, poiché localizzati perlopiù su sede stradale esistente.

Infine, il Proponente afferma che la strada statale oggetto di lavori è localizzata in un contesto ove l’intervisibilità elevata è percepibile quasi esclusivamente dai fruitori della viabilità stessa.

Conclusioni

Dalla disamina di quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione ad essa allegata, emerge quanto segue.

Gli interventi prevedono la costruzione *ex novo* di un ponte e una serie di interventi lungo il tracciato con significative attività di scavo e modifiche dal profilo altimetrico che, come asserito dal Proponente nella “Relazione di prefattibilità ambientale comporteranno asportazione della coltre di terreno vegetale e produzione di polveri per la movimentazione delle terre e che, in particolare nelle aree di lavoro prossime al Fiume Tronto e al Rio Scandarello, potrebbero alterare la qualità delle acque in termini di torbidità e, di conseguenza, alterare le condizioni dell’ittiofauna.

In prossimità del fiume Tronto, in particolare, è prevista sottrazione della vegetazione igrofila presente e, in caso di necessità di realizzazione di muri di contenimento e delle relative zattere di fondazione, sarà necessario effettuare passaggi di macchine nell’area dell’alveo fluviale sottostante, andando ulteriormente ad interferire con la qualità delle acque.

Tutti gli interventi, inoltre, si inseriscono in un contesto soggetto a numerosi vincoli, sia di natura ambientale che archeologica/culturale.

Infatti, il ponte di nuova realizzazione si collocherà in aree sottoposte a rischio esondazione medio "E2", e in zone assoggettate al Vincolo Idrogeologico di cui al R.D. L.30/12/1923 n. 3267.

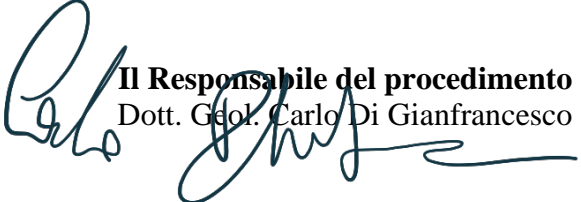
Inoltre, i lavori di adeguamento della carreggiata determineranno scavi e rimodellamenti dei profili dei versanti, intercettando zone a rischio frana medio R2 e ad un'area a rischio molto elevato R4 ("Planimetria delle aree a rischio frana (PAI) – Aggiornamento ottobre 2022") come si evince dalle cartografie sopra riportate.

Inoltre, la vicinanza ai sopra citati siti Rete Natura 2000 e al Parco Nazionale "Gran Sasso e Monti della Laga", rende necessaria la procedura di VInCA.

Per quanto sopra esposto, si ritiene ragionevole sostenere che possano sussistere potenziali impatti ambientali significativi e negativi, in fase di realizzazione e in fase di esercizio dell'intervento proposto.

Pertanto, si ritiene necessario lo svolgimento di un'adeguata valutazione dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi, attraverso, quantomeno, la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

A tal fine, il soggetto proponente dovrà provvedere, quanto meno, a presentare allo scrivente Ministero l'istanza, secondo le modalità indicate dal citato art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., corredata dalla documentazione progettuale e degli atti amministrativi comprensivi della quietanza di avvenuto pagamento degli oneri istruttori di cui all'art. 33 del sopra citato decreto legislativo.


Il Responsabile del procedimento
Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco