



Ministero dell'Ambiente e Sicurezza Energetica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

* * *

Parere n. 1015 del 15 marzo 2024

Progetto:	<p>Ric. Anas n. 42/2024 - Ord. TAR Abruzzo n. 36/24 del 28 febbraio 2024) - Rideterminazione sull'Istanza ANAS del 31 gennaio 2023 recante</p> <p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Progetto di fattibilità tecnico-economica "S.S. 260 Picente - Dorsale Amatrice - Montereale - L'Aquila Lotto V dallo svincolo di Cavallari fino al confine regionale - 1° Stralcio"-</p> <p>Revisione degli esiti del procedimento conclusosi con parere n. 886/2023 - determinazioni</p> <p>ID 9464</p>
Proponente:	<p>ANAS S.p.A.</p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Sottocommissione VIA

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” come novellato dal d.lgs 16.06.2017, n. 104, recante “Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114”, e in particolare:
- l’art. 5, recante ‘definizioni’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “si intende per” m) Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto”: “La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto” ;
- l’art. 19, recante ‘Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA’, e in particolare il comma 5, secondo cui “L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi” (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante “Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19” e V, recante “Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”;

- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164";
- le Linee guida "Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening" (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità Europea "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC";
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;

Si PREMETTE quanto segue:

a) presentazione dell'istanza e procedibilità

- la Società ANAS S.p.A - Struttura territoriale Abruzzo e Molise, con nota 69384 del 31-01-2023, ha presentato domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto di fattibilità tecnico-economica "S.S. 260 Picente - Dorsale Amatrice-Montereale - L'Aquila Lotto V dallo svincolo di Cavallari fino al confine regionale - 1° Stralcio"
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Procedure di Valutazione VIA e VAS della Direzione generale Valutazioni Ambientali (d'ora innanzi Divisione) con prot. MITE-16661 del 06/02/2023;
- la Divisione con nota prot. prot. prot. MITE-18795 del 09/02/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. CTVA-1358 in data 9/02/2023 ha comunicato la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente, come comunicato alle Amministrazioni interessate con la nota di cui al punto precedente;
- con la medesima nota, è stata formalizzata l'assegnazione al Gruppo Istruttore per la tipologia di opera "PNRR E LINEARI";
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto 2, lett. c) denominata "Progetti di Infrastrutture – Strade extraurbane secondarie di interesse nazionale";
- l'intervento è finanziato dal 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", ai sensi dell'art. 14 bis del decreto legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 28 luglio 2021, n. 108, come disposto dall'Ordinanza Attuativa PNC-PNRR Sisma n. 1 del 16/12/2021 del Commissario Straordinario per la ricostruzione nei territori interessati dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016, della Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- con riferimento al valore dell'opera, l'importo di spesa dell'infrastruttura è, come da dichiarazione del proponente di € 26.121.711,81 (IVA inclusa);

b) Istruttoria ed emanazione del parere n. 886 del 30 ottobre 2023

A seguito della richiesta di integrazioni e della documentazione prodotta a riscontro dal proponente (v. infra) la Sottocommissione VIA ha emesso parere n. 886 del 30 ottobre 2023 con cui, dopo aver valutato che:

- “- *la verifica di assoggettabilità presentata si riferisce a uno stralcio dell’opera costituito da due tratti interrotti da un ulteriore tratto intermedio che lo stesso Proponente dichiara che manderà a Valutazione di Impatto Ambientale;*
- lo stralcio proposto non può essere considerato stralcio funzionale, e, in particolare, il tracciato iniziale è strettamente legato alla soluzione progettuale di tracciato che si adotterà per la successiva galleria;
- entrambi i tratti non possono essere valutati da un punto di vista ambientale separatamente;
- in merito alla documentazione presentata dal Proponente, i contenuti dello Studio Preliminare Ambientale e dei relativi allegati non appaiono esaustivi e confermano con i loro contenuti la necessità di una valutazione complessiva e le soluzioni progettuali indicate negli elaborati allegati per la valutazione dell’assoggettabilità a VIA evidenziano la continuità dello stralcio proposto con il tratto intermedio (galleria);
- in merito alla Valutazione di Incidenza a Livello di Screening, la necessità di valutare complessivamente l’intero tratto e il format proponente presentato non consentono di esprimersi nel merito di eventuali interferenze indirette.”

ha STABILITO

che il progetto in esame “*non può essere valutato in maniera indipendente dallo stralcio centrale del medesimo Lotto V pertanto deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., unitamente al 2° stralcio*”

e, conseguentemente, di non esprimersi “*in merito alla Valutazione di Incidenza a livello di screening, rinviando alla presentazione della VIA e VInCA per il progetto unitario del Lotto*”;

c) Decreto della Direzione Generale VA del MASE n. 576 del 17 novembre 2023

Con Decreto n. 576 del 17 novembre 2023 il MASE ha disposto ai sensi dell’art. 19, del decreto legislativo 152/2006 che “*il ‘Progetto di fattibilità tecnico-economica S.S. 260 Picente-Dorsale Amatrice-Montereale-L'Aquila Lotto V dallo svincolo di Cavallari fino al confine regionale - 1° Stralcio’ proposto dalla società ANAS S.p.A., è da assoggettare alla procedura di valutazione impatto ambientale, secondo le disposizioni di cui al decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e ss.mm.ii. unitamente alla Valutazione di Incidenza Ambientale*”;

d) Ricorso ANAS n. 41 del 2024 – Ord. cautelare TAR Abruzzo, Sez. I, n. 36/24

Con ordinanza n. 36/24 assunta all’esito della C.C. del 28 febbraio 2024 la I sezione del TAR Abruzzo ha esaminato l’istanza cautelare avanzata da ANAS nel ricorso n. 41/2024 per l’annullamento del decreto MASE n. 576/23 e del parere della SCVIA n. 886/23, il TAR, dopo aver evidenziato:

quanto al fumus boni iuris

La circostanza che il I° stralcio del Lotto V della SS 260 “Picente” presenta:

- d.1.** una differente tempistica di avvio dei cantieri;
- d.2.** una diversa fonte di finanziamento rispetto al II° stralcio;
- d.3.** e che inoltre, “**come affermato da parte ricorrente**”:

“L'affermazione secondo la quale “il tracciato iniziale è strettamente legato alla soluzione progettuale di tracciato che si adotterà per la successiva galleria” è errata in fatto perché il 1° stralcio in discorso è autonomo e funzionale, come risulta dagli elaborati e dalle relazioni trasmesse in allegato all'istanza ANAS del 31 gennaio 2023”;

quanto al periculum:

che sussista con tutta evidenza il pericolo di un danno grave e, sicuramente, irreparabile attesa la probabile perdita dei finanziamenti previsti dal PNC-PNRR per la realizzazione del 1° stralcio;

Ha ritenuto di avvalersi, nella scelta della misura cautelare da adottare in concreto, della **tecnica cd. del remand** al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza e pertanto **ha accolto l'istanza di tutela cautelare** e, per l'effetto, ha sospeso i provvedimenti impugnati ai fini del riesame ed ordina al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ed alla Commissione tecnica di verifica impatto ambientale VIA e VAS – Sottocommissione VIA **di rideterminarsi sull'istanza di ANAS di verifica di assoggettabilità a VIA del 31 gennaio 2023 relativa al 1° stralcio**, *“tenendo conto delle osservazioni contenute nella presente ordinanza, entro il termine di quindici giorni dalla data di comunicazione o notificazione della stessa”*.

In esecuzione dell'ordinanza TAR Abruzzo- Sez. I n. 36/24 resa nel ricorso n. 41/24 proposto da ANAS all'esito della C.C. del 28 febbraio 2024 si procede al RIESAME dell'istanza di ANAS e alla conseguente REVISIONE dei risultati del procedimento conclusosi con parere n. 886 del 30/10/2023

Si specifica che il parere non prende in considerazione il concetto di funzionalità ai fini dell'appalto, ma solo ai fini della valutazione ambientale sulla base di quanto riportato dal Proponente nella documentazione di istanza ed integrazione. Pertanto, il riesame dell'istanza è condotto esclusivamente al fine di accertare l'autonomia e compiutezza delle valutazioni ambientali pertinenti ai due tratti di interesse, ai fini di accertarne la produzione o meno di impatti significativi e negativi sulle matrici ambientali.

Viene in rilievo l'affermazione di ANAS (**“come affermato da parte ricorrente”**) secondo cui la conclusione cui è giunta la SC VIA nel parere reso – secondo cui “il tracciato iniziale è strettamente legato alla soluzione progettuale di tracciato che si adotterà per la successiva galleria” – *“è errata in fatto perché il 1° stralcio in discorso è autonomo e funzionale, come risulta dagli elaborati e dalle relazioni trasmesse in allegato all'istanza ANAS del 31 gennaio 2023”;*

Documentazione prodotta dal Proponente

È lo Studio di preliminare ambientale (di seguito, SPA) e il Progetto di fattibilità tecnico-economica, allegati all'istanza originaria;

La relazione prodotta a riscontro della richiesta di integrazioni formulata dalla Commissione, per i cui contenuti si rinvia al parere i cui risultati sono oggetto di revisione

Definizione dell'oggetto del riesame

Per chiarezza, si premette che il proponente definisce col termine di 1° e 2° **stralcio funzionale** (ai fini dell'appalto) **la riorganizzazione dei tre tratti** (previsti) **del lotto della V SS “Picente”**

Il Lotto V è stato infatti suddiviso da ANAS in **tre tratti** :

Tratto 1: tratto iniziale in variante di circa 3,6 km (a sinistra in figura);

Tratto 2: tratto mediano con previsione di una galleria;

Tratto 3: tratto finale, in linea di massima di adeguamento in sede, di circa 1,4 km;

dei quali il Tratto 1 ed il tratto 3 sono ricompresi nel 1° Stralcio e il Tratto 2 (interposto) è definito quale 2° Stralcio.

I tratti 1 e 3 sono stati sottoposti a verifica di assoggettabilità a VIA.

Per il tratto 2 il proponente ha dichiarato che verrà sottoposto a procedura di VIA (procedura sulla cui proposizione ed eventuale conclusione non fornisce dati)

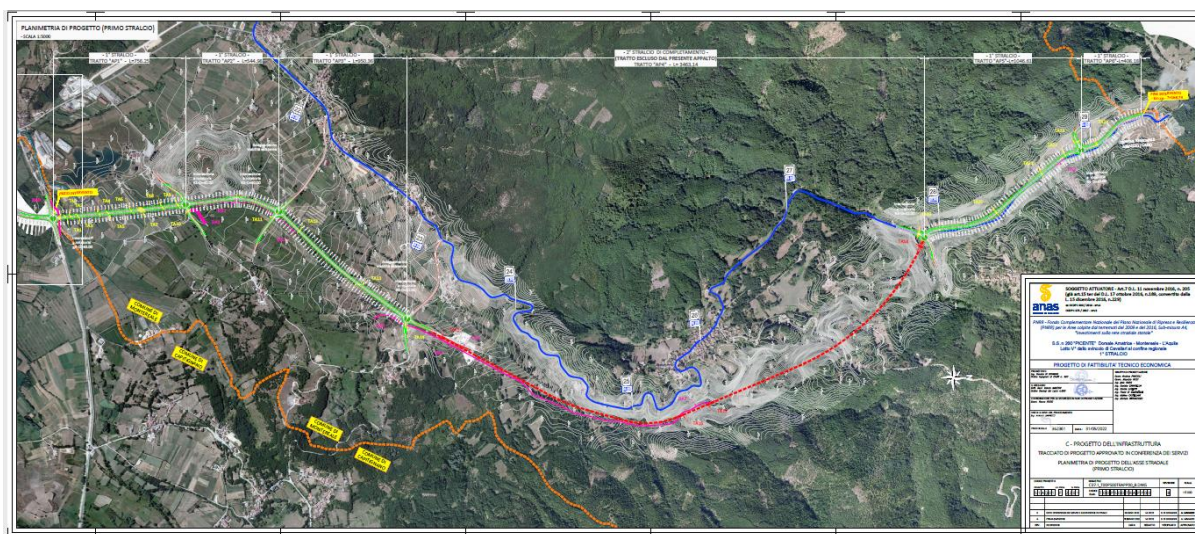


Figura 1 – Planimetria su ortofoto di progetto dell’asse stradale (in verde primo stralcio, in rosso secondo stralcio e in blu ss260)

Analisi del 1° Stralcio - tratti 3 e 1

Dalla documentazione prodotta in sede di presentazione della procedura e dalle affermazioni rese dal ricorrente in risposta alle richieste di integrazione avanzate dalla Commissione, si evidenzia quanto segue:

- in risposta a una specifica domanda di integrazione con cui si chiedeva di “aggiornare lo SPA in tutte le sue parti, distinguendo chiaramente quanto valutato per l’intero Lotto V e quanto riferito al progetto in procedura) il Proponente ha sostenuto che *“all’interno dello SPA è disponibile sia macro analisi degli effetti attesi sull’ambiente da parte dell’intero lotto V sia chiaro e distinto richiamo dei singoli interventi e lavorazioni dello stralcio 1”*. Dalla documentazione in atti risulta invece che il tratto1, specie **nella sua parte terminale dell’innesto in galleria** (stralcio 2 / tratto 2) appare fortemente interconnesso anche dal punto di vista progettuale ed esecutivo a quest’ultimo, tanto da portare lo stesso Proponente a chiarire che *“le geometrie di sviluppo per la riconnessione e piena funzionalità dell’intero tracciato della statale, nonché di riconnessione e accesso con i centri abitati e viabilità secondarie presenti, risultano vincolati ad un unico corridoio”*.

Da qui l’**estrema confusione** dell’analisi svolta e in particolare l’uso da parte del proponente della tecnica del rinvio a quanto sarà oggetto della futura procedura di VIA prevista per il 2° stralcio (tratto in galleria) per descrivere gli impatti propri del tratto 1.

- la sovrapposizione tra i due stralci e, in particolare del tratto 1 del 1° stralcio con il tratto 2 è più volte confermata dallo stesso proponente, quando ammette che:

- a) **“lo SPA è stato redatto (...) tenendo conto della realizzazione del 2° stralcio che si sostanzia essenzialmente con la realizzazione di una galleria che collega i due tratti all’aperto del 1° stralcio (...)”** (v. risposta alla richiesta di “valutare gli impatti cumulativi con altri progetti previsti nell’area, incluso il 2° stralcio e i lotti adiacenti”);
- b) rispetto all’**analisi delle alternative** che le stesse **“... trovano difficoltà a non essere considerate nell’unione dei due stralci”** (v. risposta alla richiesta di valutare l’analisi delle alternative in ordine al raccordo fra 1° stralcio e 2° stralcio, e ciò “considerando che le due alternative sono valutate con riferimento all’intero tracciato, il confronto è fortemente condizionato dal confronto tra un tracciato in galleria e uno all’esterno”);
- c) rispetto all’**analisi delle componenti ambientali**- posto che **“le geometrie di sviluppo per la riconnessione e piena funzionalità dell’intero tracciato della statale, nonché di riconnessione e accesso con i centri abitati e viabilità secondarie presenti, risultano vincolati ad un unico corridoio”** – che **“le alternative studiate e presentate risultano quindi ricomprese all’interno di questo unico corridoio, all’interno del quale risultano presenti componenti ambientali unitarie...”** (v. risposta alla richiesta di “confrontare le alternative proposte con riferimento ai tratti specifici della presente procedura (...)” e di “Valutare le diverse componenti ambientali (suolo inteso sia come idrogeologia che come consumo e frammentazione, ambiente idrico, rumore, etc.)”);
- d) rispetto alle **richieste del Comune di Montereale** in merito alla predilezione **dell’alternativa A** che **“la documentazione presentata ha analizzato e tenuto conto di tutte le richieste formulate all’interno della Conferenza di Servizi preliminare, comprensive di quelle citate ed espresse dal Comune di Montereale, dove si evince l’idea di “unico corridoio”**(v. risposta alla richiesta di considerare la richiesta di quel comune, posto che **“(...)il rinvio di tale analisi in fase di progetto definitivo con definizione di diverso tracciato presupporrebbe una nuova valutazione ambientale, almeno a livello di assoggettabilità”**);
- e) rispetto alla **gestione materie e terre e rocce da scavo** che **“nell’ambito dello SPA si riporta l’assenza di impatti sul consumo di terre conseguente al riutilizzo del materiale di scavo della galleria, mentre il progetto in esame riguarda solo i due tratti fuori terra denominati 1° stralcio (...)”**; inoltre lo SPA riporta che **“È previsto un esubero dei materiali da scavo di buona qualità che verrà riutilizzato per la rinaturalizzazione delle aree di cantiere e/o di risulta oltre che per cave dismesse ubicate in zona”**; ovviamente tale considerazione è relativa al 2° stralcio, in quanto, in risposta a esplicita richiesta di chiarimento, il Proponente afferma che il 1° stralcio, in procedura, **prevede due tratti di infrastruttura in rilevato, non ricomprendendo quindi attività di scavo** (v. risposta alla richiesta relativa al fatto che il tratto 1 prevede il “riutilizzo del materiale di scavo della galleria per i rilevati dei due stralci in esame”, mostrando un’evidente confusione nella gestione del progetto);
- f) rispetto alla **impostazione generale del progetto** **“il 2° stralcio dell’intervento, il quale prevede la realizzazione di 1,3 km circa di galleria (...) Allo stato attuale si riporta che, al fine di un completo quadro di valutazione sono stati ricompresi gli elementi relativi ad entrambi gli stralci ma specificando che la verifica di Assoggettabilità di cui al presente procedimento è relativa al solo 1° stralcio che prevede due tratti di infrastruttura in rilevato, non ricomprendendo quindi attività di scavo.”**;
- g) rispetto alla **impostazione generale del progetto dal punto di vista delle valutazioni ambientali** il tratto 1 e il tratto 2 vanno valutati separatamente **solo per “tempistiche differenti”** e per **“soluzioni tecniche necessarie alla realizzazione delle opere di 1° e 2° stralcio (sono) molto differenti tra loro”**, concludendo che **per queste ragioni “quindi non possono allo stato attuale essere considerate in sovrapposizione rispetto agli effetti della valutazione dei relativi impatti ambientali attesi”**

Con riferimento alla valutazione di merito, oltre a quanto già esposto nel parere n. 886 del 30/10/2023, cui si rimanda, si sottolineano ulteriori elementi

1. rispetto alla **componente rumore**, nonostante le richieste di chiarimenti volte a far chiarire gli aspetti valutativi, non sono stati forniti elementi in merito ai presunti “ricettori sensibili” individuati, con conseguente necessità di barriere antirumore, né valutazioni di merito limitandosi a riaffermare che *“La realizzazione della nuova bretella nel primo tratto consentirà al traffico in transito di bypassare le diverse frazioni del Comune di Montereale producendo una visibile e consistente riduzione del traffico nell'abitato cittadino e consentendo di allontanare il traffico extraurbano. Per tale ragione, i livelli di rumore relativi alla situazione post-operam sono pari a quelli corrispondenti alla situazione attuale in quanto non è previsto un aumento del traffico giornaliero, bensì una ripartizione dello stesso. Questo nuovo scenario comporterà una serie di nuovi effetti positivi immediati con la riduzione delle emissioni inquinanti di traffico, sia in termini di gas di scarico sia in termini di emissioni acustiche con immediato beneficio per la salute della popolazione residente ed in particolare per coloro che abitano lungo il percorso della strada statale”* E’ di palese evidenza che lo **spostamento di un tracciato comporta una diversa individuazione dei soggetti ed elementi esposti**, che andava valutata, non potendosi limitare ad una generica analisi dei soli soggetti interessati dall’attuale tracciato. Inoltre, a fronte della richiesta di *chiarire la circostanza che nello SPA sono previsti due tratti di utilizzo di barriere fonoassorbenti miste PMMA/CORTEN, rispettivamente di lunghezza pari a 40 e 50 metri e di altezza 2,5 metri, come da tipologico riportato, mentre le stesse non sono riportate in nessun elaborato progettuale, né grafico né di computo*, il proponente riporta che *“L'impiego di barriere fonoassorbenti è stato indicato nello SPA come misura di salvaguardia per la mitigazione del rumore dei recettori sensibili qualora, in fase di esercizio, le rilevazioni del livello di rumore eccedano i valori limiti previsti dalla legge.”* Con tale risposta andando ad evidenziare che il **proponente stesso non è in grado di escludere impatti significativi negativi in fase di esercizio**. Ancora una volta una totale confusione valutativa.
2. rispetto alla **risposta alle richieste di chiarimenti / integrazioni da parte della Commissione**, si rileva una non esaustività delle medesime, con una mancata volontà di fornire alla Commissione elementi che avrebbero forse consentito una valutazione più appropriata. E’ evidente una **mancanza di applicazione** del principio di **leale collaborazione** da parte del Proponente.
 - 2.a) Alla richiesta di **“Aggiornare lo SPA in tutte le sue parti, distinguendo chiaramente quanto valutato per l'intero Lotto V e quanto riferito al progetto in procedura”** (punto 1.4), **il proponente non procede ad alcun aggiornamento del medesimo**, specificando che *“In relazione alle richieste formulate si chiarisce che, come rappresentato, la valutazione dello SPA presentato è stata formulata partendo da un inquadramento generale all'interno lotto V, considerando che trattasi dell'ultimo tratto di adeguamento sulla SS 260 all'interno della Regione Abruzzo. Da queste premesse sono state quindi approfondite le valutazioni con specifico riferimento al solo stralcio 1° e agli interventi, anche di riconnessione, ad esso connesso per la piena funzionalità dello stesso. Pertanto, all'interno dello SPA è disponibile sia macro analisi degli effetti attesi sull'ambiente da parte dell'intero lotto V sia chiaro e distinto richiamo dei singoli interventi e lavorazioni dello stralcio 1°”*
 - 2.b) Alla richiesta di **“Valutare gli impatti cumulativi con altri progetti previsti nell'area, incluso il 2° stralcio e i lotti adiacenti”** (punto 1.5), il Proponente non risponde limitandosi ad affermare che *“Lo SPA è stato redatto, come evidenziato al precedente punto 1.4 tenendo conto della realizzazione del 2° stralcio che si sostanzia essenzialmente con la realizzazione di una galleria che collega i due tratti all'aperto del 1° stralcio, e già considerando nella sua predisposizione le attività in corso sull'area (precedenti lotti di adeguamento in realizzazione Anas), valutando pertanto gli impatti cumulativi. I lotti adiacenti risultando completati per oltre l'80%, restando la realizzazione delle sole opere di completamento, per cui, tenuto anche conto che i lotti adiacenti vengono realizzati da questa stessa Stazione Appaltante, con controllo e supervisione del rispetto delle*

indicazioni già ricevute nell'iter autorizzativo di questi stessi lotti, si rappresenta che la documentazione presentata già ricomprende la valutazione degli effetti cumulativi degli interventi suddetti, unici noti nell'area e che pertanto non si rilevano ulteriori impatti"

3. in merito alle **misure di mitigazione e delle opere a verde** indicate genericamente nello SPA, nonché del ripristino della viabilità esistente non più utilizzata (tratto 3) **non se ne ritrova traccia né nelle relazioni di progetto né nella documentazione economica del medesimo**. Sono presenti esclusivamente gli elaborati *Sezioni tipo sistemazioni ambientali* e *Schemi tipo sistemazioni arbustive*, senza alcuna localizzazione in planimetria; inoltre, come predetto, né il computo metrico riporta alcuna voce relativa a tutti gli interventi schematizzati negli elaborati sopra riportati, se non una voce di "Fornitura e stesa di terreno vegetale ..", né è presente alcun importo nelle somme a disposizione del Quadro economico (che sarebbe stato comunque errato ai fini dell'appalto in quanto opere di progetto. Di conseguenza, nonostante quanto narrato nello SPA, il progetto non prevede alcuna sistemazione a verde.
4. In merito alla **cantierizzazione e alla gestione delle terre**, si sottolinea nuovamente la totale **discrasia** tra i diversi documenti; ad esempio, la relazione di cantierizzazione riporta la presenza di impianti di frantumazione mobile, eventualmente in tutti i cantieri, a fronte di assenza di riutilizzo delle terre. Inoltre, le aree di cantiere descritte in relazione non corrispondono alle aree individuate in planimetria e si ritiene che la loro localizzazione non sia stata sufficientemente analizzata in quanto, ad esempio il cantiere SC-1 è posizionato in un'area con forte dislivello, mentre l'area del CB-1 è attraversata da diversi corsi d'acqua

Il Proponente, sia nella procedura e risposta alle integrazioni che nel ricorso, sottolinea che *"La definizione di **lotto (o stralcio) funzionale**" è data dall'art. 3, comma 1, lett. qq del d.lgs n. 50/2016 (e ripetuta dall'art. 2, comma 1, lett. s del d.lgs n. 36/2023) come segue: **"parti di un lavoro ... la cui progettazione e realizzazione sia tale da assicurarne funzionalità, fruibilità e fattibilità indipendentemente dalla realizzazione delle altre parti"***.

Nel confermare ovviamente tale definizione, si sottolinea che, nell'ambito della valutazione di impatto ambientale, non è sufficiente l'autonomia funzionale, di un lotto / stralcio ad assicurare una corretta valutazione degli impatti. Il frazionamento delle procedure, indipendentemente dalla "funzionalità" in termini di appalto dell'intervento, può costituire elusione di procedura di VIA, come riportato anche da ultimo con sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio n. 17241/2023 del 20/11/2023 che recita *"Al proposito, il Collegio non può non riportarsi a quanto già osservato da questa Sezione in alcune vicende analoghe (cfr. TAR Lazio, III, n.7424/2020 e n. 7774/2019): non sono ammesse operazioni di tipo elusivo solo se, attraverso l'artificiosa ripartizione dell'opera in più porzioni, i soggetti interessati mirino effettivamente a sottrarre l'opera stessa alla VIA, mediante la sua suddivisione in più parti preordinata a far apparire l'impatto ambientale complessivo causato dall'opera stessa molto meno rilevante e diffusivo di quanto non lo sia in realtà."* Nel caso di specie, l'elusione è stata considerata non sussistere in quanto tutti i lotti erano stati sottoposti a VIA. Diverso è il caso presente, nel quale si è proceduto frazionando l'intervento, pervenendo a due stralci, di cui uno sottoposto a Verifica di Assoggettabilità e l'altro a VIA, secondo quanto dichiarato dallo stesso Proponente.

Analisi del tratto 3

Nell'ottica di un riesame puntuale delle valutazioni, si riportano nel seguito specifiche valutazioni relative ai singoli tratti che compongono l'opera. In particolare, si analizza quello che è stato qui denominato tratto 3 (tratti di progetto AP5 e AP6), ovvero il tratto che ha inizio in corrispondenza della rotatoria per S. Lucia (**poco dopo l'uscita dalla galleria**) e termina poco prima del confine regionale sul sedime della attuale SS.260 per il quale è previsto l'adeguamento, prevalentemente in sede, per 1,4 km circa. È prevista inoltre

la realizzazione di un'ulteriore rotatoria per località Rocca Passa, richiesta dal Comune di Montereale in sede di Conferenza dei Servizi.

A differenza del tratto 1, il tratto 3, come si evince dalle planimetrie di progetto, ha origine e fine sulla SS. 260 esistente e risulta pertanto geometricamente indipendente dalla realizzazione della galleria.

Pertanto, in sede di riesame, si è percorsa la possibilità di valutare separatamente tale tratto al fine di definire la possibile assenza di impatti significativi e negativi e pertanto svincolare tale tratto dagli altri due.

Dalla documentazione presentata non è possibile valutare gli elementi di impatto per tale tratto, essendo presenti solo **valutazioni generiche**. L'assenza degli approfondimenti specifici richiesti per lo SPA in sede di integrazioni non permette di valutare gli impatti per singolo tratto. Né questa Commissione può sostituirsi ai tecnici del proponente nella definizione degli impatti, tratto per tratto. **In ogni caso, anche esaminando tutti gli elaborati di progetto, inclusa la documentazione economica, non è possibile espungere dati per la valutazione dei possibili impatti sulle singole componenti ambientali, che consentano una valutazione del solo tracciato in adeguamento in sede.**

Si sottolinea altresì che, nonostante sia presente, come si dirà più avanti, un elaborato di schema tipo per la sistemazione della viabilità dismessa, tale elemento non è trattato in nessun elaborato di progetto planimetrico o di relazione né quantificato nella documentazione economica. Inoltre, è impossibile ricavare i quantitativi di gestione delle materie, in quanto non separate né le quantità di computo permettono di ricostruire le modalità di gestione.

Risulta inoltre impossibile valutare separatamente tale tratto in quanto il cantiere base è, naturalmente, comune a tutto lo Stralcio, se non, verrebbe da dire, a tutto il Lotto.

Esito della rivalutazione:

in base alle risultanze dell'istruttoria e con espresso rinvio alle precedenti valutazioni ambientali sulle singole componenti che restano confermate, emerge quanto segue:

Va confermato che la distinzione temporale del Lotto V in due stralci sottoposto il primo a procedura di assoggettabilità e il secondo da sottoporre (per come dichiarato dal proponente) a procedura di VIA è frutto di un inammissibile spezzettamento, volto a impedire una valutazione ambientale unitaria dei tratti e che, pertanto i contenuti dello Studio Preliminare Ambientale e dei relativi allegati, così come prodotti, anche a seguito della richiesta di chiarimenti della Commissione, non appaiono esaustivi tanto da poter escludere possibili impatti significativi e negativi sull'ambiente dei singoli tratti sia come insieme unitario che come elementi separati e confermano la necessità di una valutazione complessiva dell'intero Lotto V.

Tutto ciò premesso

la Commissione, dato atto

- che una unitaria procedura di verifica di assoggettabilità dei tratti 1, 2 e 3 è stata impedita dalla differente tempistica del progetto relativo al tratto 2 in galleria;
- che tuttavia la procedura di verifica di assoggettabilità per i soli tratti 1 e 3, così come presentata, presenta le sopra illustrate interferenze col progetto relativo al tratto 2 in galleria;
- che un esplicito chiarimento da parte del proponente sulla non attualità della progettazione delle opere in galleria farebbe venir meno dette interferenze, determinando la conseguente eliminazione delle stesse nella descrizione degli impatti specialmente con riferimento al tratto 1;
- che in ogni caso la disamina degli impatti **autonomamente riferibili** ai tratti 1 e 3 condotta nello Studio preliminare ambientale deve avere il grado di esaustività necessario a escluderne il carattere significativo e negativo, ad oggi non raggiunto in considerazione dell'incompletezza delle risposte rese alla richiesta di integrazioni;

VALUTA

che la presa in considerazione dell'istanza con riapertura del procedimento può aver luogo con riferimento ai soli due tratti (1 e 3) inclusi nel 1° Stralcio solo a fronte della predisposizione di idonea documentazione sia progettuale che ambientale specifica per tale stralcio e di uno Studio di Incidenza di Livello 1 (o screening, format del proponente) che contenga una specifica descrizione delle caratteristiche della ZPS IT7110128.

In mancanza, si deve **ritenere confermato**:

- **per il tratto 1, l'esito della non esclusione di impatti significativi e negativi, tali da giustificare l'attrazione anche del tratto 1 nella proponenda procedura di VIA prevista per il tratto 2;**
- **per il tratto 3 l'esito della non esclusione di impatti significativi e negativi in mancanza di documentazione esaustiva e pertinente al tratto in esame che consenta una differente conclusione;**

con conseguente conferma delle valutazioni espresse nel parere n. 886 del 30/10/2023

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il proprio MOTIVATO PARERE nei sensi e nei termini di cui in motivazione.

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla