

Regione Lazio

DIPARTIMENTO ISTITUZIONALE E TERRITORIO

Atti dirigenziali di Gestione

Determinazione 18 gennaio 2013, n. A00223

Pronuncia di Valutazione d'Impatto Ambientale resa ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006 sul progetto di "sul progetto S.S. 79 Direttrice TERNI - RIETI sezione stradale C1 di cui al D.M. 05/11/2001 - Tratto laziale dalla Galleria Montelungo al confine regionale" nel Comune di Colli sul Velino, Provincia di Rieti e, per un tratto limitato, nel Comune di Terni, Regione Umbria

OGGETTO: Pronuncia di Valutazione d'Impatto Ambientale resa ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 sul progetto di "sul progetto S.S. 79 Direttrice TERNI – RIETI sezione stradale C1 di cui al D.M. 05/11/2001 – Tratto laziale dalla Galleria Montelungo al confine regionale" nel comune di Colli sul Velino, Provincia di Rieti e, per un tratto limitato, nel comune di Terni, Regione Umbria

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO ISTITUZIONALE E TERRITORIO

Vista la L.R. n.6 del 18/02/ 2002, concernente la disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio della Regione Lazio, nonché le disposizioni riguardanti la dirigenza ed il personale regionale;

Visto il Regolamento di Organizzazione degli Uffici e dei Servizi della Giunta Regionale n.1/2002 e s.m. e i;

Vista la D.G.R. n. 362 del 20/07/2012 con la quale è stato confermato l'incarico di Direttore della Direzione Regionale Ambiente all'Ing. Giuseppe Tanzi ;

Visto l'Atto di Organizzazione A3002 del 08/04/2011 con il quale è stato conferito l'incarico di dirigente dell'Area Valutazione d'Impatto Ambientale e Valutazione Ambientale Strategica al Dott. Paolo Menna;

Vista la D.G.R. n.462 del 26/09/2012 con la quale è stato confermato l'incarico di Direttore del Dipartimento Istituzionale e Territorio, Dott. Luca Fegatelli;

Visto il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "*Norme in materia ambientali e s.m.e i.*";

Vista la Legge regionale 16 dicembre 2011, n. 16, "*Norme in materia ambientale e di fonti rinnovabili*";

Vista la Legge 7 agosto 1990, n. 241. "*Norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*";

Vista l'istanza del 30.05.2010 con la quale la Società A.N.A.S. S.P.A. ha depositato presso l'Area VIA-VAS competente copia degli elaborati del progetto definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale dell'intervento in argomento con contestuale adempimento della pubblicazione del suddetto deposito in conformità alla normativa di settore;

Considerato che l'opera in esame, per le caratteristiche tipologiche e dimensionali rientra tra gli interventi di cui lettera g del punto 7 all'Allegato IV, della parte II del D.lgs. 152/2006 in quanto "strade extraurbane secondarie";

Considerato che la competente Area VIA e VAS ha redatto la relazione istruttoria, da considerarsi parte integrante della presente determinazione;

Ritenuto di dover esprimere giudizio di compatibilità ambientale positivo ex art. 26 del D.Lgs 152/2006 sulla base dell'istruttoria tecnica effettuata dagli uffici dell'Area VIA e VAS;

D E T E R M I N A

Di emettere giudizio di compatibilità ambientale positivo ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/2006, secondo le risultanze di cui alla relazione istruttoria costituente parte integrante della presente determinazione.

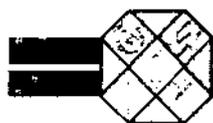
Le prescrizioni e le condizioni elencate nella relazione istruttoria dovranno essere espressamente recepite nei successivi provvedimenti di autorizzazione.

Il rilascio del provvedimento di VIA non esime il proponente dall'acquisizione di ulteriori pareri, nullaosta e autorizzazioni prescritti dalla normativa vigente.

Del provvedimento verrà dato sintetico avviso sul BURL della Regione Lazio con pubblicazione integrale, sul sito web www.regione.lazio.it/ambiente.

Gli elaborati progettuali dovranno essere ritirati dal Proponente o da altro incaricato, munito di specifica delega, presso l'area VIA e VAS della Direzione Regionale Ambiente.

Il Direttore
Dott. Luca Fegatelli



**REGIONE
LAZIO**

**AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

OGGETTO: PRONUNCIA DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE RESA AI SENSI DELL'ART. 23, PARTE II DEL D.LGS. N. 152/2006 E SS.MM.II., SUL PROGETTO "S.S. 79 DIRETTRICE TERNI - RIETI SEZIONE STRADALE C1 DI CUI AL D.M. 05/11/2001 - TRATTO LAZIALE DALLA GALLERIA MONTELONGO AL CONFINE REGIONALE", NEL COMUNE DI COLLI SUL VELINO, PROVINCIA DI RIETI E. PER UN TRATTO LIMITATO, NEL COMUNE DI TERNI, REGIONE UMBRIA.
REGISTRO ELENCO PROGETTI: N. 144/2011.

VISTE le direttive comunitarie 85/337/CEE e 97/11/CE, concernenti la "Valutazione d'Impatto Ambientale di particolari progetti pubblici e privati";

VISTO il D.lgs n. 152/2006, parte II, come modificato dal D.lgs. 128/2010;

PRESO ATTO che, come previsto dall'art. 23, comma 1 del D.lgs. 152/2006, così come modificato dal D.lgs. 128/2010, in data 30.05.2010 la Società A.N.A.S. S.p.A. ha depositato presso quest'Autorità competente copia degli elaborati del progetto definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale SIA, e contestualmente ha provveduto a pubblicare sul quotidiano La Repubblica - Edizione Roma del giorno 30 maggio 2011 l'annuncio di avvenuto deposito del progetto medesimo per l'attivazione della procedura di richiesta di giudizio di compatibilità ambientale;

PRESO ATTO che l'opera in esame, per le caratteristiche tipologiche e dimensionali appresso riassunte, ricade tra quelle elencate nell'Allegato IV, punto 7, lettera g "strade extraurbane secondarie", della parte II del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., che in esito alla procedura di verifica di assoggettabilità è stato ritenuto, con parere n. 114934 del 29/12/2010 della scrivente Area, di assoggettare a procedimento V.I.A. ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.:

MISURE DI PUBBLICITÀ

- in data 30 maggio 2011, l'Ente proponente, ANAS S.p.A., ha depositato presso quest'Autorità competente, copie del progetto definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto "S.S. 79 Direttrice Terni - Rieti sezione stradale C1 di cui al D.M. 05/11/2001 - tratto laziale dalla Galleria Montelungo al confine regionale", e contestualmente ha provveduto a pubblicare sul quotidiano "La Repubblica" del 30 maggio 2011 l'annuncio di avvenuto deposito del progetto medesimo per la richiesta di giudizio di compatibilità ambientale;
- il Progetto e il SIAS di cui sopra sono stati iscritti nel registro dei progetti al n. 144/2011 dell'elenco;

PARTECIPAZIONE AL PROCEDIMENTO

- nel termine di 60 giorni, ai sensi dell'art. 24, comma 4, del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., il progetto e il SIA non sono stati consultati dal pubblico, né sono pervenute osservazioni;
- in data 01/06/2011 con nota n. 240108, quest'Autorità ha richiesto, sull'opera in argomento, all'Area Difesa del Suolo e Concessioni Demaniali di questa Direzione Regionale, un parere tecnico di valutazione in ordine agli eventuali impatti sulle componenti geologiche e idrogeologiche nell'ambito delle procedure ex art. 26 comma 4 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- in data 07/06/2011 con nota n. CDG-0081886-P, acquisita dalla Scrivente Area il 13/06/2011 con protocollo n. 2221, l'Ente proponente, A.N.A.S. S.p.A., ha inviato in allegato alla nota suddetta un CD contenente un file geo referenziato in riferimento all'istanza in argomento;
- in data 07/06/2011 con nota n. 247555, quest'Autorità ha richiesto, sull'opera in argomento, all'Area Conservazione Natura e Foreste di questa Direzione Regionale, un parere di Valutazione d'incidenza nell'ambito delle procedure ex art. 26 comma 4 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.;
- In data 01/12/2011 con nota n. 515602, l'Area Difesa del Suolo e Concessioni Demaniali di questa Direzione Regionale, ha trasmesso il parere geologico richiesto con nota sopra citata;
- in data 24/02/2012 con nota n. CDG-0025610-P, acquisita dalla Scrivente Area il 02/03/2012 con protocollo n. 644, l'A.N.A.S. S.p.A., ha chiesto, al Provveditorato Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, di convocare apposita Conferenza dei Servizi per l'ottenimento dell'intesa per la localizzazione e realizzazione del progetto definitivo in argomento, in riferimento al DPR n. 383/94, art. 3 (ex art. 81 DPR 616/77);
- in data 29/02/2012 con nota n. 2571, acquisita dalla Scrivente Area in data 21/03/2012 con prot. n. 911, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Sovrintendenza per i Beni Archeologici del Lazio, in riferimento al progetto in argomento, ha ribadito il proprio parere di competenza già espresso in data 29/07/2010 con nota n. 9271;

- In data 21/05/2011 con nota n. 221190, acquisita dalla Scrivente Area in data 23/05/2012 con prot. n. 1662, l'Area Conservazione Natura e Foreste di questa Direzione Regionale, effettuata la procedura di Valutazione d'Incidenza ex art. 5 del D.P.R. 8 Settembre 1997 n. 357 e ss.mm.ii., ha trasmesso il parere di competenza in relazione all'entità dell'intervento ed alle valutazioni ambientali e territoriali descritte;
- In data 19/06/2012 con nota n. 487, acquisita dalla Scrivente Area in data 04/07/2012 con prot. n. 2095, il Provveditorato Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, su proposta del Responsabile del Procedimento ANAS S.p.A. Ente proponente, ha convocato la 1° Conferenza dei Servizi, in applicazione dell'art. 14 ter della Legge 241/90 e ss.mm.ii., per l'acquisizione, sul progetto definitivo in argomento, dei pareri di competenza, delle autorizzazioni e nulla osta comunque denominati, richiesti dalle normative vigenti e consentire il raggiungimento dell'intesa Stato - Regione ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. 383/94 (ex art. 81, D.P.R. 616/77);
- in data 06/07/2012, con nota n. CDG-0095959-P, acquisita dalla Scrivente Area in data 12/07/2012 con prot. 2174, l'ANAS S.p.A. ha trasmesso in allegato una relazione integrativa al progetto e allo Studio di Impatto Ambientale, in merito all'art. 26,co.3 del D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii., che contiene modifiche volte alla diminuzione dell'impatto ambientale proposte durante incontri preliminari intercorsi;
- in data 26/07/2012 con nota n. 313154, acquisita dalla Scrivente Area in data 14/08/2012 con prot. 2477, l'Autorità Bacini Regionali del Lazio ha comunicato che l'intervento non rientra nel territorio di competenza dell'Autorità;
- in data 14/08/2012 con nota n. 358504, acquisita dalla Scrivente Area in data 23/08/2012 con prot. 2542, l'Area Conservazione Natura e Foreste di questa Direzione Regionale ha trasmesso parere di competenza nell'ambito della Conferenza dei Servizi convocata dalla Provincia di Rieti in merito al progetto esecutivo "opere di sistemazione della Strada Provinciale Ventina", con carattere di temporaneità e reversibilità, tuttavia funzionali alla realizzazione dell'intervento in oggetto nell'ambito della realizzazione della direttrice Civitavecchia – Orte – Rieti;
- in data 24/10/2012 con nota n. 272759, acquisita dalla Scrivente Area in data 31/10/2012 con prot. n. 3365, l'Area Urbanistica e Copianificazione Comunale Prov. FR-LT-RI-VT della Direzione Regionale Territorio e Urbanistica ha trasmesso il parere di competenza ai sensi dell'art. 16 del D.lg. 42/2004 per quanto riguarda la realizzazione delle opere e ai sensi dell'art. 16 della L. 1150/1942 in merito alla conformità urbanistica delle varianti urbanistiche derivanti dall'approvazione dell'intervento in argomento;

PROCEDURA

Esaminati gli elaborati trasmessi elencati a seguire:

A PROGETTO DEFINITIVO: S.S. 79 Direttrice Terni – Rieti. Tratto laziale: dalla Galleria Montelungo al confine regionale

1. ELABORATI GENERALI
2. PROGETTO STRADALE
3. IDROLOGIA E IDRAULICA
4. GEOLOGIA E GEOTECNICA
5. OPERE D'ARTE MAGGIORI
5. OPERE D'ARTE MINORI
6. CANTIERIZZAZIONE
7. ESPROPRI ED INTERFERENZE
8. ARCHEOLOGIA
9. INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E AMBIENTALE
10. RELAZIONE PAESAGGISTICA

B. STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE: S.S. 79 Direttrice Terni – Rieti. Tratto laziale: dalla Galleria Montelungo al confine regionale
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

1. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO
2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE
3. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE
4. SINTESI NON TECNICA
5. PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE
6. VALUTAZIONE DI INCIDENZA – Lago di Ventina

C. MODIFICHE PROGETTUALI - INTEGRAZIONI, nota ANAS n. 9595-P del 06/07/2012

Sulla scorta della documentazione trasmessa, si evidenziano i seguenti elementi che assumono rilevanza ai fini delle conseguenti determinazioni. Si specifica che quanto in seguito riportato in corsivo, è estrapolato dalle dichiarazioni agli atti trasmessi dalla richiedente.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

- *Premessa*

Il tratto stradale laziale di progetto, "dalla galleria Montelungo al confine regionale", il cui asse principale si sviluppa in nuova sede per circa 950 m, è compreso tra il tratto "umbro" della Terni - Rieti in corso di realizzazione (tra Terni ed il confine con la regione Umbria) e l'imbocco nord dell'esistente Galleria "Montelungo".

- *Inquadramento Territoriale e Assetto Socio-Economico*

L'intervento oggetto del presente studio ricade per quasi tutta la sua estensione nella regione Lazio e per circa 200 m nella regione Umbria. Il tracciato di progetto interessa il comune di Colli sul Velino in provincia di Rieti, regione Lazio, mentre nella regione Umbria insiste nel comune di Terni e quindi nell'omonima provincia allacciandosi al tratto Terni-Moggio già appaltato. Il territorio su cui gravita il tracciato è caratterizzato dalla presenza del Fiume Velino ed è caratterizzato dalla presenza di rilievi montuosi e collinari, sebbene vi siano alcune piane interne, anche di una certa estensione, la piana reatina. L'area generalmente poco antropizzata è contraddistinta da una scarsa urbanizzazione a carattere prevalentemente residenziale, strutturata generalmente lungo le viabilità o in sistemi isolati.

- Sistema infrastrutturale esistente / previsto

Sulla piana e lungo la valle del Velino si sviluppano alcune importanti infrastrutture che rappresentano un essenziale supporto allo sviluppo delle aree e un elemento di strutturazione del territorio. Le principali infrastrutture gravitanti nell'area di intervento sono le seguenti:

la S.S.79 Ternana;

la linea ferroviaria Terni - L'Aquila;

la S.S.675 Umbro-Laziale;

la S.P.62 Vocabolo Piano di Canale;

S.P.4 Colli sul Velino;

a S.P.1 di Repasto;

alcune viabilità locali.

In tale sistema infrastrutturale si colloca il progetto in esame della S.S.79 (Direttrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti) che si estende dal confine regionale in località "Moggio", dove termina il tratto umbro Terni-Moggio già appaltato, all'imbocco nord della esistente galleria Montelungo, sulla S.S.79 che conduce fino a Rieti.

- Strumenti di Programmazione e Pianificazione correlabili direttamente o indirettamente al progetto

• Il Piano Generale dei Trasporti

Gli interventi previsti dal PGT sulle infrastrutture stradali, ricadenti nella regione Umbria e di interesse nazionale, sono i seguenti:

- potenziamento del Corridoio trasversale orientale Roma - Orte - Cesena - Ravenna - Venezia (E45 - E55): interventi prioritari fra Orte e Cesena (SS 204, SS 3bis, SS 71);

- potenziamento dell'asse trasversale Civitavecchia - Orte - Perugia - Ancona: interventi di priorità due fra Perugia e Ancona (SS 318).

• Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica della Regione Lazio

Per quanto riguarda la Regione Lazio, al momento sono state approvate le Linee guida per la redazione del Piano. Tra le criticità della rete stradale è citata la "Trasversale Nord" (Civitavecchia - Viterbo - Orte - Terni) che risulta realizzata per meno dei 2/3. Tale infrastruttura è citata inoltre tra le priorità di intervento, come asse viario trasversale per dare soluzione ai problemi di traffico che interessano le principali vie consolari ed i nodi dell'area romana.

- Strumenti di programmazione e pianificazione - settore socio - economico e territoriale

• Piano Territoriale Paesistico della Regione Lazio

All'interno del PTPR la definizione tipologica dei paesaggi è in relazione alle caratteristiche geografiche del territorio ed alle configurazioni antropiche e ambientali del paesaggio, individuando i sistemi strutturanti il territorio ed i corrispondenti ambiti geografici:

- il tracciato di progetto ricade all'interno del sistema strutturale "Catena dell'Appennino", unità geografica n.2 Conca Reatina - Monti Lucretili;

- il tracciato, in base alla Tavola B di ricognizione dei vincoli paesaggistici, interessa molteplici beni di cui all'art. 134, comma 1, lett. a) e b) del D.lgs.41272004, ovvero il D.M. 22/05/1985, la fascia di rispetto del Lago di Ventina, quella del Fiume Velino, delle aree coperte da vegetazione boschiva e alcune aree di interesse archeologico.

• Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - Provincia di Rieti.

Il tracciato di progetto ricade all'interno dell'ambito Sistema della Piana Reatina e della bassa valle del Velino e del progetto di territorio Piana Reatina e Valle Santa. Tra gli obiettivi del PTGP è previsto il rafforzamento di grandi direttrici di sviluppo, che comprendono una serie di interventi sulla rete viaria, in particolare il tratto Terni - Rieti - Borgorose - Avezzano (completamento del potenziamento della SS. 578 e del collegamento Rieti - Terni).

- Strumenti di programmazione e pianificazione - settore salvaguardia e risanamento ambientale

• Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico

Le aree di potenziale esondazione sono divise in tre fasce a seconda del rischio di esondazione e della vicinanza al corso d'acqua: il tracciato stradale in progetto ricade completamente in fascia B, la fascia di esondazione della piena con tempo di ritorno fino a 200 anni.

- Analisi del sistema vincolistico

La verifica dei vincoli presenti è stata effettuata elaborando i dati provenienti dagli strumenti di pianificazione a scala nazionale, regionale e provinciale. Dall'analisi del rapporto tra l'opera in progetto ed il sistema dei vincoli, si evince che l'intervento previsto intercetta i seguenti vincoli:

- fiumi, torrenti, corsi d'acqua (D.Lgs. 42/2004, art. 142, comma 1 lett. c - ex D.Lgs. 490/99), ovvero la fascia di rispetto del Fiume Velino (ovvero i territori compresi in una fascia della profondità di 150m dalla sponda del fiume), lungo l'intero tracciato;
- territori coperti da boschi e foreste (D.Lgs. 42/2004 art. 142, comma 1 lett. g - ex D.Lgs. 490/99) in brevi tratti di circa 10 m ricadenti in corrispondenza degli imbocchi della galleria artificiale nell'asse principale;
- vincolo idrogeologico (R.D. 3267/23) nel tratto che va dal km 10+600 al km 10+740 dell'asse principale;
- territori contermini ai laghi (D.Lgs. 42/2004, art. 142 comma 1, lett. b), ovvero la fascia di rispetto del Lago di Ventina (ovvero i territori compresi in una fascia della profondità di 300m dalle sponde del lago) nel tratto che va dal km 10+160 al km 10+590 dell'asse principale, l'intero ramo di collegamento alla SP, parte della Locale A (dal Km 0+000 al Km 0+263) e l'intera Locale B;
- area protetta SIC IT6020010 "Lago di Ventina" (Dir. 92/43/CEE - Habitat - bioitaly ai sensi del D.M. 03/04/2000) nel tratto che va dal km 0-027 al km 0+170 della Locale A e dal km 0+000 al km 0+080 della Locale B;
- area protetta ZPS - IT5220026 "Lago di Piediluco - Monte Maro" (Dir. 79/403/CEE - L.R. 24/03/2000 art.13) nel tratto che va dal km 10+110 al km 10+360 dell'asse principale, l'intero sviluppo del ramo di collegamento alla S.P. (compresa la rotatoria esistente variata altimetricamente) e della rampa di immissione verso Terni e parte del ramo di uscita verso Rieti (circa 100 m).

- Aspetti archeologici, architettonici e storico culturali

Si è ritenuto di poter definire un'unica grande fascia di pertinenza all'opera di progetto, caratterizzata da Rischio Archeologico Relativo Basso. In data 14/05/2010 la Soprintendenza Beni Archeologici dell'Umbria (Prot.5077) ed in data 29/07/2010 la Soprintendenza Beni Archeologici del Lazio (Prot.9271) inviavano il parere di competenza in cui si esprimevano entrambe positivamente con la sola prescrizione di prevedere per le operazioni di movimentazione terra la presenza continuativa di personale specialistico.

2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

L'intervento rientra nell'itinerario "Corridoi Trasversali e Dorsale Appenninica - Terni - Rieti" ed è inserito nel Programma delle Infrastrutture Strategiche (Completamento della Direttrice Civitavecchia - Orte - Terni - Rieti, Delibera n. 121/2001) e nel Piano degli Investimenti 2007-2011; inoltre, è previsto nella bozza di appaltabilità Anas per l'anno 2010. La strada di progetto è di categoria C1 di cui al D.M. 05/11/2001 (una corsia per senso marcia - ciascuna larga 3,75 m, piattaforma pavimentata di larghezza pari a 10,50 m); l'asse principale ha un'estesa di circa 1 km, e presenta una serie di rami secondari per i collegamenti tra l'asse principale, il Comune di Colli del Velino, il centro abitato di Piè di Moggio e l'esistente stazione ferroviaria sulla linea Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona. Si evidenzia come l'intervento rappresenti il completamento funzionale della direttrice Terni-Rieti, trattandosi del tratto compreso tra il lotto in corso di realizzazione ricadente nella Regione Umbria, in direzione Terni, e quello già realizzato nella Regione Lazio, in direzione Rieti, che ad oggi termina in corrispondenza dell'esistente imbocco della galleria Montelungo. L'estesa ridotta del tratto oggetto della presente progettazione, la presenza di molti vincoli costituiti principalmente dalla predeterminazione plano-altimetrica delle progressive di inizio e di fine dell'asse principale, dalla presenza della ferrovia, dal Fiume Velino e dall'ambito della zona umida rappresentata dal SIC del Lago di Ventina, determinano un corridoio per l'asse principale geometricamente obbligato. Il tratto stradale di progetto, che si sviluppa per circa 950 m, è compreso tra il Km 10+110 e l'imbocco nord dell'esistente Galleria "Montelungo", in corrispondenza del Km 10+985. I Comuni interessati dalle opere sono: Colli sul Velino (in Provincia di Rieti, Lazio) e, per un tratto limitato, Terni (Umbria). I rami secondari permettono il collegamento funzionale tra gli abitanti, le frazioni e le viabilità locali presenti a monte ed a valle della ferrovia e del fiume Velino e la "ricucitura" post-operam di accessi e collegamenti stradali oggi esistenti. Le opere d'arte principali facenti parte del presente intervento sono rappresentate: sull'asse principale, da una galleria artificiale della lunghezza pari a circa 69 m, con finestre sul lato di valle, opera che limita il taglio del sovrastante sperone roccioso. Sulla viabilità interferente sono stati previsti un cavalcavia ed un viadotto a due campate, con interposta spalla/pila predisposta per lo stacco di un'altra eventuale futura campata per il sovrappasso della ferrovia e del Fiume Velino, da realizzare per una eventuale soppressione del passaggio a livello, non facente parte del presente progetto. Ai fini della definizione del tracciato di progetto sono state studiate, sin dalla fase di progettazione preliminare, tre soluzioni alternative di tracciato che sono sostanzialmente analoghe dal punto di vista planimetrico, mentre variano dal punto di vista altimetrico. La soluzione progettuale adottata (alternativa 3) prevede un asse principale longitudinale con rampe di svincolo che afferiscono a due rotatorie, di cui una già realizzata in via provvisoria e da adeguare altimetricamente. I due innesti consentono il collegamento con l'asse principale di Colli del Velino, del centro abitato di Moggio e con il casello della fermata ferroviaria. La soluzione progettuale scelta è in grado di:

- consentire la futura eliminazione del passaggio a livelli esistente lungo la linea ferroviaria Terni-Rieti-L'Aquila-

Sulmona, così come richiesto da RFI;

- *garantire la minima occupazione dell'area di espansione fluviale in sinistra idraulica del Velino, grazie alla modalità di attraversamento in direzione obliqua del Fiume Velino.*

- *Descrizione del Progetto*

• *Asse principale*

La sezione tipo adottata per l'asse principale è del tutto uguale ai tratti di strada esistente a cui si collega il presente intervento ed è riferibile alla Categoria tipo "C1" relativa alle strade extraurbane secondarie e presenta una piattaforma pavimentata di larghezza pari a 10,50 m, sia in rilevato che in galleria artificiale.

• *Rampe monodirezionali*

Le rampe monodirezionali presentano una piattaforma pavimentata di 6,50 m, sia in rilevato che in viadotto.

• *Rotatorie*

La rotatoria esistente, da adeguare altimetricamente, conserva il diametro esterno della corona giratoria di 35 m, una piattaforma pavimentata di 9,50 m organizzata su di un'unica corsia di 7,00 m, banchina interna di 1,5 m ed esterna di 1,00 m. La rotatoria di progetto posta verso Rieti è prevista del diametro esterno pari a 25,00 m.

• *Locale A*

Il ramo in oggetto si configura come una strada extraurbana Categoria "F1" Locale; la sezione è costituita dai seguenti elementi: banchine in sinistra e in destra da 1,00 m; n.2 corsie (1 per senso di marcia) da 3,50 m; in rilevato, arginello di larghezza totale pari a 1,25 m.

• *Locale B e C*

Le opere d'arte principali previste sono:

- *una galleria artificiale sull'asse principale;*
- *un'opera di scavalco a due campate sulla viabilità secondaria.*

La galleria artificiale si estende per una lunghezza di circa 70 m ed è caratterizzata da una sezione trasversale avente una larghezza netta interna di 12,50 m e un'altezza minima di 6,00 m. Come detto precedentemente, a seguito della richiesta da parte di RFI di garantire la possibilità futura di eliminazione del passaggio a livello, l'intervento è stato studiato in modo da prevedere la futura realizzazione di un sovrappasso alla ferrovia e al Fiume Velino. Il cavalcavia ferroviario si estende per una lunghezza di circa 34,00 m. È stato studiato inoltre un sovrappasso ferroviario in termini di fattibilità futura, ma non inserito nel presente progetto.

- *Modifiche progettuali proposte*

In riferimento alle richieste della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici, sono state considerate due modifiche al progetto definitivo presentato finalizzate alla diminuzione dell'impatto paesaggistico dell'opera:

1. *Eliminazione "strada locale B". Ai fini di una riduzione della consistenza delle opere e del relativo impatto paesaggistico, si propone l'eliminazione della strada locale B, realizzata su rilevato di sviluppo pari a circa 250,00 metri. La finalità funzionale della strada locale B era il collegamento diretto tra la struttura alberghiera esistente e le adiacenti frazioni e l'asse Terni - Rieti; in alternativa, gli utenti possono percorrere la strada locale ubicata a monte, in direzione abitato di Colli sul Velino, e raggiungere l'asse Terni - Rieti percorrendo la strada provinciale e coprendo un percorso più lungo.*
2. *Soluzioni costruttive alternative alla galleria artificiale "sfinestrata" sull'asse principale (sviluppo longitudinale pari a circa 70 metri). Fermo restando lo schema funzionale e geometrico dell'intervento studiato, si propongono tre soluzioni tipologiche costruttive alternative della galleria artificiale.*
 - *Ipotesi 1: galleria artificiale completamente chiusa e rivestita in pietra naturale. Un rivestimento di tipo vegetale, infatti, non offre garanzia di risultato in termini di rinverdimento e di durabilità nel tempo. L'intervento per il rinverdimento della parete consiste nella posa in opera di paramento di metallo - geocomposito riempito con opportuna miscela di terreno abbinato a fertilizzanti. Terminata la costruzione del paramento viene eseguita un'idrosemina a spessore; l'opera deve essere inoltre dotata di un sistema di irrigazione.*
 - *Ipotesi 2: semi galleria - muro prefabbricato e tirantato "tipo tensiter", con riprofilatura -ritombamento del versante posto a monte del manufatto e piantagione di arbusti.*
 - *Ipotesi 3: scavo del versante senza realizzazione di alcun manufatto, con rinverdimento del versante posto a monte dell'asse stradale tramite idrosemina.*

- *Analisi del Traffico*

L'analisi del traffico è stata finalizzata a definire i flussi di traffico attesi sull'infrastruttura per effetto del completamento del collegamento stradale Terni - Rieti. Le analisi svolte hanno consentito di valutare i flussi di traffico attesi all'entrata in esercizio e nei venti anni successivi alla stessa, stimando il traffico giornaliero medio, la componente di traffico diurna e notturna ed il traffico nell'ora di punta per la valutazione di funzionalità dell'asse di progetto. Successivamente agli esiti delle suddette analisi di traffico, sono stati effettuati ulteriori approfondimenti con l'obiettivo di quantificare i flussi di traffico e di verificare il corretto deflusso veicolare conseguente all'attuazione di un nuovo assetto stradale costituito da:

- *il completamento della direttrice nuova SS 79 (Civitavecchia - Orte - Terni - Rieti) con una tratta di circa 950 m;*

• la realizzazione di una serie di rami secondari per i collegamenti fra la tratta dell'asse principale di cui sopra e il Comune di Colli del Velino, il centro abitato di Piè di Moggio e l'esistente Stazione ferroviaria sulla linea Terni – L'Aquila.

In conclusione l'approfondimento a scala locale delle Analisi Trasportistiche ha messo in luce i seguenti elementi:

- esiste un non trascurabile movimento di scambio tra la nuova SS 79 ed il territorio circostante l'area di intervento;
- risulta pertanto giustificata la realizzazione di opere di svincolo;
- la viabilità di progetto risulta adeguata ad assicurare buone condizioni di deflusso sia al traffico locale, sia al traffico di scambio con la nuova SS 79;
- in particolare risultano adeguate le roatorie facenti parte del sistema di svincolo;
- una nota specifica va riservata alla roatoria Sud, il cui piccolo diametro suggerisce la realizzazione di un'isola centrale parzialmente o totalmente sormontabile, al fine di agevolare il transito dei veicoli pesanti.

- **Cantierizzazione e Gestione Materie**

Individuazione delle aree di cantiere

Per la realizzazione dell'infrastruttura stradale di progetto sono stati previsti un'area di cantiere ed un sito di deposito temporaneo (collegate tra loro) che sono localizzati come di seguito descritto:

- **Cantiere Base**, previsto nei pressi della roatoria esistente (della quale, nell'ambito del presente progetto, è previsto l'adeguamento); in particolare, tale cantiere è localizzato in corrispondenza della zona compresa tra il ramo di progetto verso Terni, il ramo di progetto per il collegamento con la S.P. n.4 e la strada provinciale stessa. L'area ha un'estensione di circa 4.200 mq;
- **Area di stoccaggio**, è prevista nella zona delimitata dalla strada locale "A" di progetto e dal ramo di progetto in uscita da Rieti (denominata rampa B). L'area si sviluppa su di una superficie di 4.570 mq circa.

Viabilità di cantiere

Come viabilità di cantiere si è previsto di utilizzare il sistema viario esistente, costituito principalmente dalla S.P. n.4 "Colli sul Velino", dalla S.S. n.675 "Umbro-Laziale", dalla S.S. n.79 "Ternana" e dalla S.P. n.1 "Reparto", che verrà percorso per la movimentazione dei materiali dall'area di intervento ai siti di cava e discarica che sono stati individuati. Come da cronoprogramma l'opera verrà realizzata in 18 mesi.

Bilancio dei materiali

Le risultanze delle analisi ambientali effettuate (anno 2010), hanno escluso la presenza di rifiuti speciali e/o pericolosi ai sensi della normativa vigente. Pertanto, in linea con un uso ecocompatibile delle risorse non rinnovabili del territorio, è stato ottimizzato il bilancio dei materiali disponibili secondo il quadro di seguito riassunto. I volumi inerenti gli scavi ammontano a circa 80.700 mc, mentre quelli riguardanti i fabbisogni risultano essere notevolmente superiori, pari a circa 211.700 mc, al netto dei fabbisogni per inerti per calcestruzzi e pavimentazioni.

- **Interventi di Mitigazione in Fase di Cantiere**

- **Componente ambiente idrico superficiale e sotterraneo:**

misure di protezione delle acque superficiali e sotterranee; misure contro inquinamento delle acque superficiali e sotterranee

- **Componente vegetazione, flora/ paesaggio**

ripristino aree e piste di cantiere; compensazione vegetazionale; componente fauna e ecosistemi con la costruzione di un sottopasso idraulico che consenta il mantenimento funzionale del fosso di collegamento tra Lago di Ventina e il Fiume Velino.

- **Componente atmosfera**

Per ridurre gli impatti generati dalle attività di cantiere sulla componente atmosfera, le principali azioni consistono nella riduzione delle emissioni, privilegiando processi di lavorazione ad umido, e nella predisposizione di barriere fisiche alla dispersione delle polveri.

- **Componente rumore**

A protezione della zona S.I.C si può predisporre l'utilizzo di barriere acustiche in corrispondenza della recinzione del cantiere fisso, ove sarà collocato l'impianto di betonaggio.

- **Interventi di Mitigazione in Fase di Esercizio**

- **Componente ambiente idrico, suolo e sottosuolo**

È stata prevista la realizzazione di una vasca per il trattamento degli sversamenti accidentali (oli e/o carburanti) e di dislocazione e sedimentazione delle acque di prima pioggia.

- **Componente vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi**

verso il Lago di Ventina, la creazione di una cintura alberata a rapido accrescimento permette di schermare almeno parzialmente le opere di progetto e permette altresì di compensare la perdita di vegetazione e habitat dovute alla sottrazione di suolo per la costruzione dell'infrastruttura.

Criteri generali

- 1) Il richiamo alle formazioni originarie e/o locali;
- 2) Accantonamento strati fertili;

3) Demolizioni: rimozione degli strati impermeabili. Verrà quindi effettuata una lavorazione di preparazione, seguita dalla ristrutturazione di terreno vegetale.

4) Salvaguardia delle alberature esistenti: attenzione verrà dedicata alla conservazione di specie del Genere *Quercus*, nessuna attenzione sarà invece disposta per la tutela di specie dei generi *Robinia* e *Ailanthus* (specie invasive, soprattutto l'ailanto).

5) Tipologie delle Opere a Verde previste. Si prevede l'attuazione dei seguenti interventi a verde:

- Idrosemina;
- Piantagioni di ginestra;
- Piantagioni di arbusti (*Phillyrea latifolia*, *Pistacea terebintus*, *Cornus mas*, *Buxus sempervirens*, *Arbustus unedo*);
- Piantagione piante di tipo forestale: *Acer campestre*, *Quercus frainetto* e/o *cerris*, *Quercus ilex*, *Alnus glutinosa*, *Populus nigra* cv. *italica* (pioppo cipressino – ovvero pioppo nero del cultivar *italica*).

Caratteristiche degli interventi:

Idrosemina con collante;

Idrosemina per muri verdi;

Rivestimento Scarpate con semina di ginestre;

Rivestimento Scarpate con piantagione di specie arbustive;

Piantumazione con essenze giovani di tipo forestale.

3. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Interferenze del progetto con le diverse componenti ambientali: Atmosfera, Ambiente idrico, Suolo e sottosuolo, Vegetazione, Flora e Fauna, Ecosistemi, Rumore, Vibrazioni, Paesaggio e Salute pubblica.

- Componente Atmosfera

Considerando che i risultati ottenuti:

- sono stati ricavati considerando le stime di traffico previste, sull'infrastruttura viaria nei periodi di simulazione relativi al 2014, 2024 e 2034;
- sono stati utilizzati dati meteo sito specifici per ricostruire le dinamiche di diffusione degli inquinanti a livello locale;
- seguono il principio di cautela poiché sono stati ricavati sovrastimando i fattori di emissione veicolare in particolare l'intera frazione degli *nox* ($nox = no_2 + no$) emessi allo scarico delle autovetture come fattore totale di emissione del biossido d'azoto (*no2*); i fattori di emissioni sono stati calcolati sulla base di dati che non tengono conto dell'evoluzione tecnologica dei veicoli in relazione alle emissioni in atmosfera.

Tutte le concentrazioni medie relative agli inquinanti simulati e stimati dal modello di calcolo risultano notevolmente inferiori ai rispettivi limiti di legge. Si conclude che nelle ipotesi di traffico simulate, la concentrazione di *PM10*, *PM2.5*, *SO2*, *CO* e *NO2* indotte dal traffico connesso all'opera non appaiono significative sia in relazione alla protezione della salute umana che per gli ecosistemi e della vegetazione nel caso del *NO2* e del *SO2*.

- Componente Ambiente Idrico

Per l'analisi della suddetta componente ambientale si fa riferimento al parere di competenza espresso dall'Autorità di Bacino del fiume Tevere con nota. n. 686 del 22/02/2012, che si allega quale parte integrante del presente provvedimento;

- Componente Suolo e Sottosuolo

Per l'analisi della suddetta componente ambientale si fa riferimento al parere di competenza espresso dall'Area Difesa del Suolo e Concessioni Demaniali della Direzione Regionale Ambiente con nota. n. 515602 del 01/12/2011, che si allega quale parte integrante del presente provvedimento.

- Componente Vegetazione Flora e Fauna ed Ecosistemi

L'area è inserita nel sistema Natura 2000, che ha disposto, per l'intero complesso dei Laghi Velini, l'inclusione in aree tutelate come SIC e/o come ZPS. Il Lago di Ventina non viene interessato direttamente dal progetto, che si attesta piuttosto sui margini occidentali della vegetazione igrofila che si estende a partire dalle sponde lacustri. Per l'analisi della suddetta componente ambientale si fa riferimento al parere di competenza espresso dall'Area Conservazione Natura e Foreste della Direzione Regionale Ambiente con nota n. 221190 del 21/05/2012, che si allega quale parte integrante del presente provvedimento.

- Componente Salute Pubblica

Nei pressi dell'area di intervento sono presenti 3 abitati: Moggio, Piè di Moggio e Casale Piè di Moggio.

- Effetti previsti ed interventi di mitigazione

L'impatto più significativo esercitato dai cantieri di costruzione sulla componente atmosfera è generato dal sollevamento di polveri: sia quello indotto direttamente dalle lavorazioni, sia quello indotto indirettamente dal transito degli automezzi sulla viabilità interna ed esterna. Gli altri interventi di mitigazione che agiscono direttamente sulle sorgenti di polverosità e che dovranno essere adottati comprendono l'installazione di un impianto di lavaggio delle ruote degli automezzi in uscita dai cantieri operativi, apposita copertura dei carichi che possono essere dispersi in fase

di trasporto, modalità e tempi di carico e scarico e velocità idonea dei mezzi di trasporto nel cantiere. Per quanto riguarda l'impatto generato dal rumore, non si prevedono impatti sulla componente antropica.

In fase di esercizio gli impatti principali su questa componente sono dati dalle emissioni in atmosfera dei mezzi in transito sulla nuova infrastruttura e dall'aumento dell'acustica dell'area. Per quanto riguarda i primi, attraverso gli studi effettuati risulta che la concentrazione di PM10, PM2.5, SO2, CO e NO2 indotte dal traffico connesso all'opera non appaiono significative in relazione alla protezione della salute umana. La realizzazione di questa bretella, che conclude il collegamento della direttrice Civitavecchia – Orte – Rieti – Terni porterà allo spostamento di una parte dell'attuale traffico passante per gli abitati di Piè di Moggio e Casale piè di Moggio, comportando sicuramente una diminuzione di emissioni in corrispondenza di questi centri. Per quanto riguarda l'impatto generato dal rumore, a non si prevedono impatti sulla componente antropica.

- *Componente Rumore e Vibrazioni*

Al fine di acquisire informazioni sul clima acustico attuale è stata effettuata un'apposita campagna di indagini sperimentali, presso una postazione in corrispondenza di un edificio con destinazione d'uso residenziale, l'unico abitato presente nell'area. L'impatto più significativo esercitato dai cantieri di costruzione sulla componente rumore è generato dalle attività di costruzione dei rilevati, dalle attività di costruzione dei viadotti, dai livelli sonori indotti dai mezzi di trasporto materiali. I livelli sonori indotti presso i ricettori, comprensivi del rumore residuo ante operam, sono presumibilmente contenuti entro i limiti di norma diurni (65 dB(A)). Dal confronto dei livelli sonori stimati ed i limiti di norma si possono fare le seguenti considerazioni. I valori diurni in corrispondenza della residenza subiscono un incremento pari a circa 2-3 dB(A) e si mantengono, anche nello scenario post operam, abbondantemente al di sotto dei limiti normativi della fascia di pertinenza acustica stradale (70 dB(A) diurni e 60 dB(A) notturni). Stesso discorso è valido per l'area di classe I a ridosso della fascia di pertinenza acustica stradale, sebbene gli incrementi siano più significativi in ragione del traffico insistente sulla nuova infrastruttura stradale. Si evince pertanto che non risultano necessari specifici interventi di mitigazione acustica. Relativamente alla componente vibrazioni sono stati individuati due scenari di cantiere maggiormente significativi per il loro impatto in termini di vibrazioni sull'ambiente circostante: la realizzazione dei rilevati e la realizzazione dei viadotti. Non vi sono edifici adibiti a civile abitazione nei pressi dell'opera in oggetto e per questo motivo i livelli di vibrazione attesi durante i lavori di realizzazione della infrastruttura stradale non si ritengono impattanti.

- *Componente Paesaggio*

Per l'analisi della suddetta componente ambientale si fa riferimento ai pareri di competenza espressi dall'Area Urbanistica e Copianificazione Comunale Prov. FR-LT-RI-VT della Direzione Regionale Territorio e Urbanistica con nota n. 272759/2012 del 24/10/2012, e dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio del MIBAC, che si allegano quale parti integranti del presente provvedimento.

* * *

CONSIDERATO che gli elaborati progettuali nonché lo Studio d'Impatto Ambientale, depositati presso questa Autorità competente, sono da considerarsi parte integrante della presente relazione istruttoria;

CONSIDERATO che l'istruttoria tecnica è stata condotta sulla base delle informazioni fornite e contenute nella documentazione agli atti, di cui il tecnico Dot. Ing. Ginevra Beretta ha asseverato la veridicità con dichiarazione sostitutiva di atto notorio, resa ai sensi degli artt. 46, 47 e 76 del Decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, presentata contestualmente all'istanza di avvio della procedura;

CONSIDERATO che gli elaborati progettuali e il SIA, ai fini del presente giudizio di compatibilità ambientale, sono coerenti con quanto indicato dalla normativa di riferimento;

CONSIDERATO che:

- l'intervento suddetto è un raccordo viario che, insieme all'autostrada Roma – L'Aquila – Teramo, assicura il collegamento trasversale Tirreno – Adriatico in Italia centrale e rappresenta anche un asse di supporto alla mobilità civile e industriale nell'Alto Lazio;
- il tratto in esame rappresenta il completamento di un'opera interregionale, raccordo autostradale Civitavecchia – Terni – Rieti, tra lo svincolo di Terni Est e il confine regionale del Lazio nel Comune di Moggio, in merito alla quale il tratto umbro è già in fase di esecuzione;
- il suddetto S.I.A., rispetto allo studio preliminare ambientale presentato in verifica di assoggettabilità, presenta elaborati più esaustivi e completi che hanno recuperato in larga parte le carenze evidenziate nello studio precedente;

CONSIDERATO che per quanto attiene le componenti ambientali coinvolte nella realizzazione dell'opera in argomento, dallo studio e della documentazione agli atti si evince che:

- per quanto riguarda la componente **trasporti e viabilità**, la verifica della viabilità locale e territoriale, effettuata tramite simulazioni, con particolare riferimento alla funzionalità delle due rotonde, ha messo in luce che la

viabilità di progetto risulta adeguata ad assicurare buone condizioni di deflusso sia al traffico locale sia al traffico di scambio con la nuova SS 79, ha evidenziato che risulta giustificata la realizzazione di opere di svincolo in quanto esiste un movimento di scambio tra la nuova SS 79 ed il territorio circostante l'area di intervento, e che, per ultimo, risultano adeguate le due rotoatorie facenti appunto parte del sistema di svincolo. La realizzazione dell'asse di scorrimento comporterà una redistribuzione dei flussi di traffico con vantaggi per gli spostamenti di lunga e media percorrenza, grazie al collegamento viario più veloce e sicuro, e potenziali vantaggi per gli spostamenti locali, grazie anche alla realizzazione di strade locali che porteranno alla decongestione dell'attuale traffico viario;

- per quanto riguarda la componente **paesaggio**, la viabilità di progetto, che si inserisce in un ambito ad alta visibilità ma con bassa frequentazione, non apporterà all'area modifiche morfologiche di rilevante identità, né in corrispondenza degli imbocchi in galleria né nei tratti allo scoperto; tuttavia l'infrastruttura tenderà a modificare la percezione visiva specialmente nella Valle del Lago di Ventina, e i previsti interventi di mitigazione ambientale per attenuare l'impatto di interferenza visiva, sono sufficienti a rimodellare morfologicamente l'area attraverso opere di rinverdimento al fine di inserire meglio l'infrastruttura stessa nel contesto paesaggistico attraversato; e ancora, le modifiche progettuali richieste durante la fase istruttoria, ai fini di una riduzione della consistenza delle opere e del relativo impatto paesaggistico, eliminazione della strada locale "B" e soluzioni costruttive migliorative alla galleria artificiale "sfincestrata" sull'asse principale, cercano di salvaguardare ulteriormente la componente paesaggio, tenendo ben presente che la galleria artificiale e il viadotto sono di massima opere d'arte impattanti che si inseriscono in uno spazio verde disponibile, stretto ed esiguo;
- per quanto riguarda la componente **vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi**, il progetto in argomento risulta migliorativo rispetto a quello preliminare presentato in verifica di assoggettabilità, in particolare nell'ambito del Lago di Ventina con la creazione di una cintura alberata a rapido accrescimento per compensare la perdita di vegetazione e habitat dovute alla sottrazione di suolo per la costruzione dell'infrastruttura; per dissimulare la presenza del tracciato stradale e salvaguardare le suddette componenti ambientali sono previste schermature di quinte verdi arbustive, inserimenti di vegetazione naturale, ripristino di specie proprie della vegetazione autoctona e della vegetazione tradizionalmente coltivata, già impiegate nelle alberature dell'asse viario Terni – Rieti, e realizzazione di sottopassi faunistici per rendere sicuro e permeabile l'attraversamento faunistico;
- per quanto riguarda la componente **rumore**, dall'analisi dei valori stimati dei livelli sonori di cantiere, si evince che i livelli sonori indotti presso i ricettori saranno contenuti entro i limiti di norma diurni (65 dB(A)); i livelli sonori, anche nello scenario post operam, si mantengono al di sotto dei limiti normativi della fascia di pertinenza acustica stradale (70 dB(A) diurni e 60 dB(A) notturni);

CONSIDERATO:

- il parere espresso dall'Area Difesa del Suolo e Concessioni Demaniali di questa Direzione Regionale, con nota n. 515602 del 01/12/2012, che si allega quale parte integrante del presente atto;
- il parere espresso dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere con nota n. 686 del 22/02/2012, che si allega quale parte integrante del presente atto;
- i pareri espressi dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio, con nota n. 9271 del 29/07/2010 e con nota n. 2571 del 29/02/2012, che si allegano quale parte integrante del presente atto;
- il parere espresso dall'Area Conservazione Natura e Foreste di questa Direzione Regionale con nota n. 221190 del 21/05/2012, che si allega quale parte integrante del presente atto;
- il parere espresso dall'Autorità dei Bacini Regionali del Lazio con nota n. 2299 del 26/07/2012, che si allega quale parte integrante del presente atto;
- il parere espresso dall'Area Urbanistica e Copianificazione Comunale di Roma e Provincia della Regione Lazio, Direzione Regionale Territorio e Urbanistica, con nota n. 272759/2012 del 24/10/2012, che si allega quale parte integrante del presente atto;

CONSIDERATO che devono essere adottate tutte le misure precauzionali per evitare aumenti sensibili dei carichi inquinanti e alterazione fisico - chimica della qualità delle acque del corpo idrico interessato dall'attraversamento, prevedendo la separazione completa delle acque provenienti dal sedime stradale con il sistema idrico locale;

CONSIDERATO che dall'esame della documentazione progettuale, gli impatti riscontrati sulle componenti ambientali coinvolte sono mitigabili con l'applicazione delle misure di seguito prescritte

CONSIDERATE le interrelazioni tra il progetto proposto e i fattori ambientali coinvolti;

TUTTO CIO' PREMESSO

si esprime giudizio positivo di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art. 26 del D.lg. n. 152/2006 e ss.mm.ii. alla realizzazione del tratto infrastrutturale laziale dell'intervento "SS 79 Direttrice Terni – Rieti tratto laziale dalla Galleria Montelungo al confine regionale" con le seguenti prescrizioni:

- il progetto esecutivo dovrà recepire integralmente le indicazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale relativamente alla realizzazione degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale;
- Dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione e compensazione indicate nello studio;
- la progettazione e la realizzazione di qualsiasi opera dovranno essere eseguite nel più assoluto rispetto delle norme tecniche vigenti in materia di costruzioni sismiche e in particolare secondo il D.M. Infrastrutture e Trasporti del 14/01/2008 denominato "Norme tecniche per le costruzioni", Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 05/08/2009, D.G.R. Lazio n. 387 del 22/05/2009;
- particolare cura si dovrà adottare nella realizzazione delle opere di attraversamento dei corsi d'acqua. Allo scopo di evitare discontinuità nel trasporto solido, erosioni e/o sedimentazioni localizzate, in fase di cantierizzazione si dovranno evitare interventi, seppur temporanei, di ostruzione ai deflussi. Dovranno, altresì, essere previste opere di compensazione ambientale mirate alla messa in sicurezza delle aree esondabili attraverso la sistemazione idraulica dell'asta dei fossi, soggette ad esondazione, da realizzarsi con tecniche e soluzioni proprie dell'ingegneria naturalistica;
- in fase di realizzazione delle varie opere d'arte previste nel progetto, si dovrà tenere conto dei risultati delle indagini geognostiche eseguite al fine di progettare in modo adeguato le fondazioni delle opere stradali e valutare gli eventuali cedimenti;
- gli scavi e gli sbancamenti per profondità superiori a 1,50 metri dal piano campagna, dovranno essere seguiti immediatamente dalle opere di consolidamento e di sostegno eventualmente necessarie, opportunamente drenate a tergo;
- qualora sia prevista l'opportunità di impiegare il materiale proveniente da sbancamenti e scavi di cantieri ubicati in aree limitrofe, cercando di evitare l'apertura di nuove cave e preferendo l'utilizzo di quelle esistenti, come indicato negli elaborati di progetto, dovrà essere rispettata la normativa vigente in materia sulle terre e rocce da scavo;
- per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce, provenienti dagli scavi previsti, in fase di progettazione esecutiva dovrà essere elaborato uno specifico "Piano di utilizzo", comprensivo di una campagna di caratterizzazione chimico fisica dei terreni interessati dagli scavi, così come previsto dal D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii.;
- per il trasporto dei materiali dovranno utilizzarsi i percorsi stradali già esistenti, limitando allo stretto necessario il transito dei mezzi motorizzati di cantiere e il periodo di deposito dei materiali;
- la fase di realizzazione delle opere non dovrà interferire con gli attuali flussi di traffico della viabilità locale e nazionale;
- i rifiuti asportati dovranno essere smaltiti presso impianti e discariche autorizzate;
- eventuali rifiuti classificati pericolosi dovranno essere conferiti presso impianti specializzati da parte di ditte autorizzate previa comunicazione e presentazione del piano di lavoro per le verifiche delle Autorità preposte ai controlli;
- ai fini del monitoraggio analitico dei rifiuti, la formazione dei campioni dovrà essere conforme alle norme UNI;
- dovrà essere verificato, successivamente alle operazioni di rimozione dei rifiuti, l'eventuale stato di contaminazione delle matrici ambientali con immediato avvio della procedura prevista nell'articolo 242 del D.lgs. 152/06 nel caso di superamento delle CSC;
- dovrà essere redatto un programma di cantierizzazione che assicuri una normalizzazione delle attività particolarmente impattanti quali il rumore, le vibrazioni ed il sollevamento delle polveri, in maniera tale da non interferire con le attività residenziali e socio-economiche in essere, prevedendo tutti gli accorgimenti necessari per il mantenimento dei livelli ammissibili dalla vigente normativa nonché attraverso l'attuazione di idonee azioni per la mitigazione degli effetti ed il ripristino delle condizioni ante – operam. In particolare:
 - per ovviare eventuali incrementi di rumore in fase di cantiere si dovrà prevedere la messa in opera di barriere fonoassorbenti provvisorie mobili a protezione della zona S.I.C., inserita in classe I nel Comune di Colli sul Velino, in corrispondenza della recinzione del cantiere fisso; in fase di esercizio, ove si registrino situazioni di superamento dei livelli ammissibili, dovranno essere previste ulteriori adeguate barriere antirumore;
 - dovranno essere monitorati gli impatti relativi alle vibrazioni indotte dall'opera in fase di costruzione e di esercizio, con particolare riguardo alle aree interessate dall'edificato residenziale e da eventuali emergenze architettoniche e previste, qualora risultasse necessario, idonee misure mitigazione (utilizzo di appropriati mezzi e idonee tecniche di scavo, dispositivi di isolamento, etc.);

- il progetto di cantierizzazione dovrà essere corredato da un piano di mobilità per le modalità di trasporto dei materiali da/per i cantieri che individui opportune fasce orarie di minor interferenza con la viabilità esistente e itinerari più appropriati che non determinino ricadute sulla viabilità ordinaria;
- nelle aree del cantiere principale e nelle aree di stoccaggio materiali, sia in fase esecutiva che gestionale, dovranno essere realizzate tutte le opere provvisorie e definitive atte a garantire la sicurezza dei luoghi, la stabilità del suolo, il buon regime delle acque di deflusso, la protezione delle falde da agenti tossici ed inquinanti;
- dovrà essere assicurata in tutte le fasi dei lavori, il rispetto degli adempimenti stabiliti dal Decreto Legislativo del 09 aprile 2008 n. 81 – Testo unico per la sicurezza - e dal Decreto Legislativo 14.8.1996, n° 494 e s.m.i. per la sicurezza e la salute nei cantieri, la protezione dei lavoratori e la scrupolosa osservanza delle norme tecniche di sicurezza previste dal relativo piano di sicurezza, nonché il rispetto della L.R. 18 Settembre 2007, n. 16 - Disposizioni dirette alla tutela del lavoro, al contrasto e all'emersione del lavoro non regolare, Art 4 e 7;
- la sede stradale dovrà essere munita di un idoneo sistema di raccolta e smaltimento delle acque piovane, dimensionato opportunamente in riferimento alle superfici impermeabili da realizzarsi, collegato con i sistemi idraulici già presenti nel territorio al fine di evitare fenomeni di erosione superficiale ed eventuali impaludamenti sia nell'area di interesse che a valle della stessa;
- per quanto riguarda l'inquinamento acustico in fase di esercizio, si dovrà effettuare una specifica campagna di monitoraggio che preveda misure fonometriche in corrispondenza dei ricettori individuati nello Studio di Impatto Ambientale e in corrispondenza delle fasce di pertinenza delle arterie stradali, finalizzata a verificare il rispetto dei limiti di legge e ad individuare eventuali ulteriori interventi di mitigazione;
- in fase di esercizio dell'opera dovrà essere assicurata, attraverso il ripristino della viabilità secondaria esistente e/o gli accessi fondiari, la gestione agricola dei fondi;
- prima dell'inizio dei lavori dovranno essere acquisiti i nullaosta delle Autorità competenti nei riguardi di eventuali vincoli o divieti presenti nell'area d'intervento, nonché le autorizzazioni sanitarie ed idrauliche qualora occorrenti;
- dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni espresse dalle sotto elencate Autorità:
 - Regione Lazio, Dipartimento Istituzionale e Territorio, Direzione Regionale Ambiente, l'Area Difesa del Suolo e Concessioni Demaniali, nota n.515602 del 01/12/2012;
 - Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Lazio, con nota n. 9271 del 29/07/2010 e con nota n. 2571 del 29/02/2012;
 - Autorità di Bacino del Fiume Tevere con nota n. 686 del 22/02/2012;
 - Regione Lazio, Dipartimento Istituzionale e Territorio, Direzione Regionale Ambiente, Area Conservazione Natura e Foreste con nota n. 221190 del 21/05/2012;
 - Regione Lazio, Dipartimento Istituzionale e Territorio, Direzione Regionale Territorio e Urbanistica, Area Urbanistica e Copianificazione Comunale Provv. FR-LT-RI-VT, nota n. 272759/2012 del 24/10/2012;

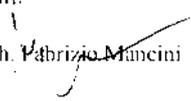
Il presente parere è emanato in attuazione del D.Lgs. n. 152/06 e ss.mm.ii..

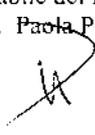
Il presente parere non esime il Committente dall'acquisire eventuali ulteriori pareri, nulla osta e autorizzazioni prescritti dalle norme vigenti in materia per la realizzazione dell'opera.

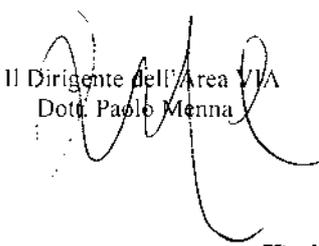
Gli elaborati progettuali, debitamente timbrati e firmati, formano parte integrante del presente parere.

Gli elaborati progettuali sopraddetti dovranno essere ritirati dal Committente o da altro incaricato munito di specifica delega, presso l'Area V.I.A. e V.A.S. della Direzione Regionale Ambiente, sita in Roma, Via del Tintoretto n. 432.

Avverso il presente provvedimento è esperibile ricorso giurisdizionale innanzi al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio nel termine di 60 giorni dal ricevimento, ovvero, ricorso straordinario al Capo dello Stato entro il termine di 120 giorni.

Dott. Arch.  Mancini

Il Responsabile del Procedimento
Arch.  Paola Pelone

Il Dirigente dell'Area V.I.A.
Dott.  Paolo Menna