

**Commissione Tecnica Regionale per le Valutazioni Ambientali (CTR-VA)**

D.G.R. 1270/2020 - D.D. 2726/2021

**VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA - ART. 19 D.LGS. 152/2006**

*Interventi urgenti di messa in sicurezza e ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali interessate dagli eccezionali eventi sismici che hanno colpito il territorio delle Regioni Lazio, Marche, Umbria e Abruzzo a partire dal giorno 24 agosto 2016 (art. 15-ter decreto legge n. 189/2016, conv. in L. n. 229/2016; O.C.D.P.C. n. 408/2016). Attuazione del Programma degli interventi di ripristino della viabilità – 8° stralcio – PNC-PNRR. – Progetto: “S.S. 685 “Delle Tre Valli Umbre”: Rettifica del tracciato e adeguamento alla sez. tipo C2 dal km 41+500 al km 51+500. 2° Stralcio: dal km 45+700 al km 49+300”. Comune di Vallo di Nera.*

**PROPONENTE: Società ANAS S.p.A. (cod. prat. 13/94/2024)**

**PARERE UNITARIO****AI SENSI DELL’ALLEGATO 1, ART. 4, COMMA 1 D.G.R. n. 1270 del 23/12/2020****LA COMMISSIONE, COSTITUITA DA:***Esperti ambientali*

- Ing. Emanuela Siena, per la componente: *Agenti Fisici, Monitoraggio Acque, Aria E Clima;*
- Dott. Pietro Freda, per la componente: *Sanità Pubblica;*
- Dott. Andrea Motti, per la componente: *Rischio Idrogeologico Difesa del Suolo Geologia e Idrogeologia;*
- Dott.ssa Maria Grazia Possenti, per la componente: *Aree Naturali Protette, Sistemi Naturalistici, Vegetazione, Biodiversità, Ecosistemi;*
- Arch. Roberta Panella, per la componente: *Tutela del Paesaggio Beni Storico-Culturali, Archeologici e Paesaggistici;*
- Ing. Loredana Natazzi, per la componente: *Rischio Idraulico Difesa e Gestione Idraulica;*
- Arch. Elena Franceschetti, per la componente: *Uso del Suolo Consumo di Territorio;*
- Biol. Caterina Torcasio, per la componente: *Tutela e Gestione delle Risorse Idriche superficiali e sotterranee.*

*Esperti tecnici*

- Ing. Paolo Cioffini, esperto di settore: *Infrastrutture, Traffico, Viabilità, Trasporti;*
- Arch. Monica Torchio, esperto di settore: *PNRR;*
- Dott. Luca Antonio Ercolani, esperto di settore: *PNRR.*

**Riunitasi in data 10/03/2025**

**Commissione Tecnica Regionale per le Valutazioni Ambientali (CTR-VA)****D.G.R. 1270/2020 - D.D. 2726/2021**

**VISTO** lo Studio Preliminare Ambientale (S.P.A.) e la relativa documentazione a corredo.

**CONSIDERATO** che sono pervenute osservazioni al progetto presentate dalla Provincia di Perugia, agli atti con PEC n. 435 del 02/01/2025 e che le stesse sono state pubblicate integralmente sul sito web delle valutazioni ambientali, nonché valutate ai fini della formulazione del presente parere.

**ATTESO** che sono state richieste integrazioni documentali e chiarimenti al Proponente in ordine alla componente: *Aree Naturali Protette, Sistemi Naturalistici, Vegetazione, Biodiversità, Ecosistemi e PNRR.*

**VISTE** le integrazioni documentali fornite da ANAS S.p.A. con nota PEC n. 29935 del 14/02/2025.

**TENUTO CONTO** che:

- il Soggetto Attuatore, considerata la tipologia di opere in progetto, come sopra descritte ha presentato al Ministero dell'ambiente e della Sicurezza Energetica istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione Preliminare, ai sensi dell'Art. 6 comma 9, del D.Lgs. 152/2006, ricevendo dal suddetto Ministero riscontro circa la necessità di dover avviare una procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA.
- l'Autorità allo svolgimento della suddetta procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA è stata individuata nella Regione Umbria in applicazione dell'art. 15 ter comma 2 ter del Decreto-Legge 189/2016 (*modificato dall'art. 36 comma 2 ter del Decreto-Legge 2 marzo 2024, n. 19, convertito con modificazioni dalla L. 29 aprile 2024*), a seguito del conseguimento dell'intesa con il Presidente della Regione Umbria, espressa con nota prot. 2024-0206320 del 13/09/2024.

**ATTESO** che:

- l'intervento riguarda la *rettifica del tracciato e adeguamento alla sez. tipo C2 dal km 41+500 al km 51+500. 2° Stralcio: dal km 45+700 al km 49+300* della strada statale 685 *delle tre valli umbre* e in estrema sintesi consiste in:
  - l'adeguamento della sezione stradale di circa 3,6 km, con una larghezza costante complessiva della piattaforma pari a 9,50 m. (attualmente le dimensioni della piattaforma è larga mediamente 7,50 m con corsie da 3,25-3,50).
  - l'impiego di opere di sostegno a valle della sede stradale, con conseguente riduzione degli sbancamenti sulla scarpata di monte e la realizzazione di alcune opere di sostegno in corrispondenza dei versanti in ripida discesa e di pareti rocciose.
  - la realizzazione di n. 2 Ponticelli, di lunghezza circa 9 metri ciascuno; n. 1 Galleria artificiale paramassi di lunghezza circa 45 metri, nella parte finale del tracciato; n. 7 Opere di sostegno; n. 18 Tombini tra scatolari e di sezione circolare, di nuova costruzione; Muri d'argine lungo il ciglio destro (ciglio di valle) del Fiume Nera.
- il progetto prevede la risoluzione delle sostanziali criticità attualmente presenti nel tratto stradale della S.S. 685 attraverso l'ampliamento del tracciato stradale esistente, la messa in sicurezza e la rinaturalizzazione dei versanti;
- la finalità è quella di migliorare l'accessibilità all'area del cosiddetto "*Cratere del terremoto*" o "*Cratere sismico*" (con particolare riferimento alle aree che comprendono i centri di Norcia, Sellano, Cerreto di Spoleto, Visso) dalla viabilità primaria costituita dal tratto della S.S. 685 Spoleto-S.

## Commissione Tecnica Regionale per le Valutazioni Ambientali (CTR-VA)

D.G.R. 1270/2020 - D.D. 2726/2021

Anatolia di Narco e tramite questo, da Spoleto, dalla S.S. 3 in direzione Foligno-Perugia o Terni Orte e dalla S.S. 685 in direzione Acquasparta / S.S. 3bis Perugia-Orte (A1);

- l'intervento è ricompreso nell'8° *Stralcio del Programma degli interventi di messa in sicurezza e di ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali interessate dagli eccezionali eventi sismici che hanno colpito il territorio delle Regioni Lazio, Marche, Umbria e Abruzzo a partire da agosto 2016*, di cui all'art. 4 comma 2 dell'Ordinanza C.D.P.C 408 del 15/11/2016, ed è finanziato dal Piano Nazionale degli interventi Complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nei territori colpiti dal sisma 2009-2016;
- la rettifica e messa in sicurezza della S.S. 685 è ricompresa nel programma prioritario per l'adeguamento tecnico funzionale delle strade di accesso e di collegamento alle aree dei crateri sismici 2009 e 2016 del Ministero delle Infrastrutture, individuato quale programma strategico nell'*Allegato al Documento di Economia e Finanza 2022 Dieci anni per trasformare l'Italia – Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti*, in quanto funzionale alla ripresa e allo sviluppo sociale ed economico del territorio delle aree interne dell'Appennino centrale.

**TENUTO CONTO** che nel corso dell'istruttoria l'Esperto Tecnico per il settore *Infrastrutture, Traffico, Viabilità e Trasporti*, analizzata la documentazione resa disponibile, per quanto di competenza, ha rappresentato che l'intervento proposto in oggetto è coerente con la programmazione nazionale e regionale di settore.

**TENUTO CONTO** altresì che l'Esperto per la componente *Rischio Idrogeologico Difesa del Suolo Geologia e Idrogeologia* ha ribadito che, come specificatamente previsto dal progetto, l'adeguamento e ampliamento della carreggiata stradale sarà effettuato esclusivamente sul lato di valle dell'attuale tracciato in corrispondenza di:

- Frane IFFI: Scivolamenti roto traslativi relitti con attività quiescente (ID 0540412201); Colamenti rapidi con attività quiescente (ID 0540413000); Aree con crolli e ribaltamenti diffusi (ID 0540412800 e ID 0540412900);
- Frane PIR: Dissesti gravitativi con pericolosità molto elevata (P4) e pericolosità elevata (P3);
- Frane PAI: Frane dei perimetri R4 ed R3 del PAI.

**CONSIDERATO** che in base ai criteri per la Verifica di assoggettabilità a VIA (Allegato V Parte II D. Lgs. 152/2006) il progetto:

- 1) Per quanto riguarda le sue *caratteristiche*:
  - a) Risulta di dimensioni limitate, configurandosi quale intervento di adeguamento di strada esistente;
  - b) non comporta variazioni rispetto allo stato attuale e aggravii in ordine all'utilizzo di risorse naturali;
  - c) non comporta incrementi significativi in ordine alla produzione di rifiuti;
  - d) non arrecherà significativi inquinamento o disturbi ambientali in quanto:
    - i) relativamente alla componente atmosfera, il Proponente ha effettuato una analisi modellistica relativa alla dispersione e diffusione dei parametri PM10 e NOx con riferimento alle attività di

**Commissione Tecnica Regionale per le Valutazioni Ambientali (CTR-VA)****D.G.R. 1270/2020 - D.D. 2726/2021**

cantiere previste dal progetto, da cui risulta il rispetto dei valori limite della qualità dell'aria previsti dalla normativa vigente;

- ii) relativamente alla componente rumore il proponente ha effettuato una valutazione previsionale di impatto acustico da cui risulta la necessità di richiesta di deroga per “*cantieri temporanei*”, poiché in relazione all'impiego di mezzi meccanici, risulta superato il valore limite di 70 dB(A) in facciata agli edifici abitati posti a distanza inferiore a 75 metri dalle sorgenti;
- iii) i disturbi ambientali associati alla fase di cantiere, di durata limitata nonché dettagliatamente descritta dal cronoprogramma progettuale, risultano reversibili e mitigabili in quanto per gli stessi il Proponente ha ipotizzato la messa in atto di specifiche misure di mitigazione quali:
  - ✓ bagnatura delle terre scavate e del materiale polverulento durante l'esecuzione delle lavorazioni
  - ✓ copertura e/o bagnatura di cumuli di materiale terroso stoccati
  - ✓ copertura degli autocarri durante il trasporto del materiale
  - ✓ limitazione della velocità di scarico del materiale
  - ✓ bagnatura delle ruote dei mezzi di lavoro in uscita dalle aree di cantiere
  - ✓ limitazione delle velocità di transito dei mezzi di cantiere su piste non pavimentate;
- iv) sono previste inoltre specifiche misure di prevenzione tra cui:
  - ✓ la selezione di macchinari omologati in conformità alle direttive comunitarie e nazionali e di ultima generazione, ovvero rispondenti alle più attuali norme anti-inquinamento (Codice Euro5 o superiore, TIER 4, Stage IV) dal punto di vista dei gas di scarico
  - ✓ impiego di macchine per il movimento di terra ed operatrici gommate, piuttosto che cingolate
  - ✓ installazione, se non presenti, di silenziatori allo scarico su macchine di potenza rilevante
  - ✓ uso di eventuali gruppi elettrogeni e compressori insonorizzati di recente fabbricazione
  - ✓ manutenzione dei mezzi e delle attrezzature.
- v) in relazione alla fase di esercizio le modifiche in progetto non determinano l'insorgenza di impatti significativi sulla componente atmosfera e che dalla valutazione previsionale di impatto acustico effettuata dal proponente, emerge che l'esercizio dell'attività in progetto risulta compatibile con i limiti applicabili sia diurni che notturni;
- e) la realizzazione dell'intervento non produce rischi significativi di inquinamento atmosferico o di contaminazione delle acque, per le quali tuttavia si prescrivono, a scopo cautelativo, le condizioni ambientali declinate ai punti 2.1 e 2.2.

**2) in merito alla *localizzazione*:**

- a) si configura quale adeguamento di strada esistente, e pertanto non si evincono significative modifiche al territorio interferito;
- b) non incide significativamente sulle risorse naturali;

**Commissione Tecnica Regionale per le Valutazioni Ambientali (CTR-VA)****D.G.R. 1270/2020 - D.D. 2726/2021**

- c) la tutela del sito Natura2000 limitrofo all'area di intervento risulta assicurata dalle condizioni ambientali prescritte al successivo punto 2.2;
- 3) in merito *all'impatto potenziale*:
- a) l'estensione dell'intervento è limitata linearmente (circa 3,6 km) in zona caratterizzata da bassa densità demografica. L'intervento è volto al miglioramento della connessione stradale, con conseguente riduzione dei rischi di incidenti veicolari;
- b) l'impatto è caratterizzato da bassa intensità e complessità;
- c) la probabilità dell'impatto è limitata sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, per le motivazioni già riportate;
- d) le proposte progettuali nonché le condizioni ambientali prescritte consentono una efficace riduzione dell'impatto.

**RITENUTO** che, in relazione alle valutazioni di conformità al Principio "*Do Not Significant Harm*" (DNSH) di cui all'art.17 del Regolamento (UE) 2020/852 "*Tassonomia per la finanza sostenibile*", il progetto risulta essere coerente con le normative vigenti in materia.

**LA COMMISSIONE RITIENE CHE IL PROGETTO NON COMPORTI IMPATTI AMBIENTALI SIGNIFICATIVI E NEGATIVI E QUINDI POSSA ESSERE ESCLUSO DAL PROCEDIMENTO DI V.I.A. NEL RISPETTO DELLE "CONDIZIONI AMBIENTALE" DI SEGUITO RIPORTATE:**

**1. ANTE OPERAM**

## SUOLO SOTTOSUOLO

- 1.1 Nelle aree di interferenza dell'infrastruttura di progetto e delle aree di cantiere, con le aree in dissesto presenti nel catalogo IFFI e nel PAI (*con particolare riferimento a quelle indicate come quiescenti o attive*) il proponente, prima dell'inizio dei lavori, dovrà redigere una specifica relazione che verifichi le condizioni di sicurezza in merito alla stabilità delle predette aree in dissesto, che insistono sia nelle aree di cantiere, che lungo il tracciato stradale oggetto di progetto;
- 1.2 nella progettazione esecutiva Anas Spa dovrà redigere un'apposita relazione nella quale si evidenzino, nella fase di cantiere, le condizioni di sicurezza delle lavorazioni di scavo e sbancamento, in relazione alla stabilità dei terreni. A tale proposito dovranno essere previste minime vibrazioni e scuotimenti indotti al terreno limitrofo alle aree in dissesto e l'ispezione periodica delle stesse al fine di rimuovere eventuali masse instabili, anche di modeste dimensioni, che potrebbero costituire situazioni di pericolo;
- 1.3 dovrà essere infine redatto uno specifico programma di monitoraggio che comporti il periodico controllo dei movimenti del terreno e dei processi erosivi e la manutenzione delle opere

## **Commissione Tecnica Regionale per le Valutazioni Ambientali (CTR-VA)**

**D.G.R. 1270/2020 - D.D. 2726/2021**

realizzate, con particolare riferimento agli interventi di consolidamento dei versanti, prevedendo anche ulteriori specifiche verifiche, oltre a quelle a cadenza prestabilita, a seguito di eventuali eventi naturali eccezionali.

### **2. CORSO D'OPERA**

#### **2.1 SUOLO SOTTOSUOLO / ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE**

2.1.1 Al fine di contenere il rischio di potenziali incidenti che possano determinare lo sversamento di sostanze inquinanti sul suolo e nel sottosuolo, sia durante la fase di cantiere che in quella di dismissione, le operazioni di stoccaggio, manipolazione e rifornimento di carburanti, lubrificanti e fluidi idraulici dei mezzi, nonché le operazioni di stoccaggio dei rifiuti prodotti o di altri materiali potenzialmente inquinanti, dovranno essere effettuate in aree identificate e contrassegnate, predisposte allo scopo, dotate di superficie impermeabilizzata.

2.1.2 Le operazioni di scavo ai piedi del versante lato monte per realizzare l'ampliamento della sezione stradale, dovranno sempre essere accompagnate da interventi di consolidamento e di sistemazione dei fronti di scavo tramite chiodature e reti aderenti.

#### **2.2 BIODIVERSITÀ, VEGETAZIONE E FAUNA**

2.2.1 Per tutte le lavorazioni che coinvolgono la sponda fluviale ovvero si pongono nei pressi della stessa, dovranno essere posti opportuni presidi atti a limitare l'interferenza delle stesse sulla vegetazione spondale ed evitare il coinvolgimento diretto dell'alveo fluviale che potrebbe essere interessato dal materiale terroso di erosione prodotto durante le lavorazioni o dal materiale lapideo prodotto da sbancamenti e demolizioni di manufatti quali ad esempio muri, ciglioni, parapetti ecc. In particolare, in corrispondenza della realizzazione dei muri di sostegno su micropali posti in prossimità dell'alveo fluviale, dovranno essere installati parapetti provvisori forniti di reti di protezione a maglia fine atti a schermare l'ambiente fluviale dalle aree di lavorazione. I lavori dovranno essere eseguiti dalla sponda senza entrare in alveo.

2.2.2 In occasione dei lavori di apposizione di reti paramassi o barriere, il taglio delle specie vegetali dovrà essere circoscritto esclusivamente a quelle necessarie alla realizzazione degli interventi, senza l'estirpazione degli individui arborei.

2.2.3 Per minimizzare i potenziali impatti della fase di cantiere sull'ittiofauna, gli interventi inerenti la realizzazione di muri su micropali in adiacenza al fiume Nera, dovranno essere sospesi nel periodo riproduttivo dei salmonidi che va dal 15 novembre al 30 aprile.

Analogamente le lavorazioni per la realizzazione dei ponticelli relativi all'attraversamento dei fossi, dovranno essere svolte in regime di magra.

2.2.4 Tutte le aree di cantiere temporanee poste verso l'alveo fluviale, anche nel caso in cui non sia presente vegetazione riferibile ad habitat di interesse comunitario, dovranno essere recintate con dispositivi di recinzione schermante o barriere rimovibili, finalizzati a minimizzare l'incidenza sul corridoio ecologico rappresentato dal complesso vegetazionale sviluppato lungo l'asse fluviale, così da evitare fenomeni di ruscellamento di fanghi, o caduta di detriti.

**Commissione Tecnica Regionale per le Valutazioni Ambientali (CTR-VA)****D.G.R. 1270/2020 - D.D. 2726/2021**

2.2.5 Le aree di cantiere fisse dovranno essere perimetralmente recintate e l'area adibita allo stoccaggio/deposito dovrà essere delimitata e protetta con recinzioni antipolvere di altezza almeno un metro superiore rispetto a quella del cumulo di materiale stoccato.

Sulla superficie dei piazzali dovranno essere posti teli impermeabili.

Per ciascuna area dovranno inoltre essere previste vasche per la sedimentazione e disoleazione delle acque di dilavamento onde assicurare l'abbattimento dei solidi sospesi. Le acque dovranno poi essere raccolte e prelevate mediante imprese di auto spurgo.

Eventuale stoccaggio delle sostanze e materiali pericolosi per l'ecosistema acquatico andranno sistemati in aree impermeabili e dotate di sistemi di contenimento per prevenire sversamenti accidentali e non comunicanti con l'alveo fluviale.

\*\*\*\*

Sono fatte salve tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e atti di assenso comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio dell'attività in progetto.

Per quanto concerne gli Usi civici si specifica tuttavia che i referenti della materia, presenti all'interno del *Servizio regionale Foreste, Montagna, Sistemi naturalistici e Faunistica-venatoria*, hanno rilevato che l'intervento, laddove è previsto l'interessamento del versante a monte della strada, interferisce con l'esercizio dei diritti di uso civico andando ad occupare o sottrarre terreni appartenenti al demanio civico. A tale riguardo è stato segnalato che solo nella prossima udienza relativa alla causa R.G. 28/2024, in corso presso il Commissariato Usi Civici per la Lazio, Umbria e Toscana, si potrà conoscere se anche questo tratto di strada sarà oggetto di trattazione, come sembrerebbe, all'interno della suddetta causa.

Le opere, rispetto agli aspetti idraulici, dovranno essere autorizzate da parte dall'autorità regionale ai sensi del P.A.I. e del R.D. 523/1904, Servizio regionale *Rischio idrogeologico, idrauliche sismico, difesa del suolo*.

**Il presente Parere Unitario, formulato in conformità a quanto stabilito con D.G.R. 1270/2020, è approvato dalla Commissione CTR-VA e sottoscritto digitalmente dal Presidente della stessa.**

Il Presidente della Commissione Tecnica Regionale per le Valutazioni Ambientali  
(CTR-VA)

Ing. Michele Cenci