



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

Oggetto: **[ID: 12381] Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 bis del D.Lgs. 152/2006. Progetto definitivo “Tratto Sassoferrato - Fabriano - Lotto 1 - Fabriano Est - Fabriano Ovest - Stralcio 1”.**
Nota tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. n. CDG.CDG SAS.326447 del 17/04/2024, acquisita al prot. MASE-74001 del 19/04/2024, la Società ANAS S.p.A., in qualità di Soggetto Attuatore per il ripristino della viabilità nei territori interessati dagli eventi sismici 2016 (ex art. 4 O.C.D.P.C. 408/2016 – ex art. 3 O.C.D.P.C. 475/2017) ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell’art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto definitivo “*Tratto Sassoferrato - Fabriano - Lotto 1 - Fabriano Est - Fabriano Ovest - Stralcio 1*”, da realizzarsi nel comune di Fabriano, in provincia di Ancona, Marche.

Il progetto è ricompreso nell’*ottavo Stralcio* del Programma degli 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), in attuazione a quanto disposto con l’Ordinanza n. 1 del 16 dicembre 2021 del Commissario Straordinario del Governo.

A corredo dell’istanza sopra citata, la Società proponente ha trasmesso la *Lista di controllo* predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all’articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall’articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, corredata degli Allegati grafici indicati nella *Lista di Controllo*”.

Il progetto, oggetto della presente valutazione tecnica, si inserisce nell’ambito strategico e di finanziamento attuato con il Programma degli interventi di ripristino della viabilità – 8° stralcio – PNC-PNRR., ed è finalizzato al miglioramento generale delle condizioni di mobilità delle aree appenniniche, tra cui ricomprese le aree dei crateri sismici 2009 e 2016.

Il progetto in argomento riguarda il tratto della Pedemontana Nord delle Marche compreso tra la S.S. 76 e la S.P. 15 tra Fabriano Est e Fabriano Ovest. L’intervento denominato “*Tratto Sassoferrato - Fabriano – Lotto 1 – Fabriano Est – Fabriano Ovest - Stralcio 1*” e indicato come un

aggiornamento progettuale legato all'adeguamento tecnico ed alla normativa vigente del "Progetto preliminare della Pedemontana delle Marche/tronco Piane di Matelica - Serra S. Abbondio / tratto S.S. 76 – Berbentina: 1° stralcio tra gli svicoli di Fabriano Est (S. S. 76) e Fabriano Nord (S.P.15)".

Preme sottolineare che la tipologia di opera in questione è "Strade extraurbane secondarie di interesse nazionale", che sono passate alla competenza statale a seguito del D.Lgs. 104/2017 e figura oggi inserita nell'Allegato II bis alla Parte Seconda del D. Lgs.152/2006, al punto 2 lett. c.

Nel 2012, essendo all'epoca la competenza di livello regionale, il progetto è stato sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA presso la Regione Marche e valutato con esclusione di cui al Decreto Dirigenziale n. 93/VAA del 20/09/2012 della Giunta Regionale, subordinato al rispetto di specifiche e significative prescrizioni riportate nell'allegati 1 e 2 al predetto provvedimento.

Analisi della proposta progettuale

Il proponente, con il progetto definitivo oggetto della presente valutazione preliminare, ha proposto modifiche al tracciato valutato nel 2012, in adeguamento alla normativa vigente che uno sviluppo complessivo di 4,5 km di strada extraurbana secondaria con sezione C1, ai sensi del D.M. 05.11.2001 e ss.mm.ii. La sezione trasversale è costituita da una piattaforma stradale di larghezza complessiva di 10,50 m, composta da due corsie da 3,75 m (una per senso di marcia), e due banchine di larghezza pari a 1,50 m. L'opera nel suo complesso si configura quale circonvallazione esterna all'abitato di Fabriano in grado di alleggerire la viabilità comunale di tutto il traffico veicolare pesante in ingresso e uscita dai numerosi stabilimenti produttivi presenti nella zona, Fig. 1.

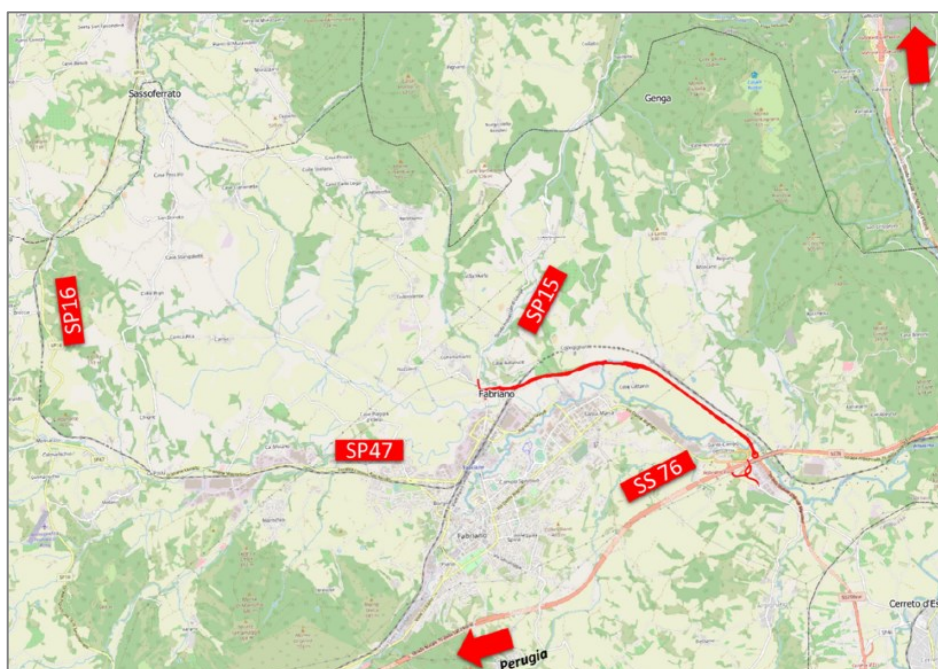


Fig. 1 – Inquadramento area di intervento (Fonte: Lista di Controllo)

La necessità di completare la riorganizzazione della viabilità a ridosso della città di Fabriano è riconosciuta dai diversi strumenti di programmazione e porterebbe al completamento e messa in esercizio di un'opera già parzialmente realizzata.

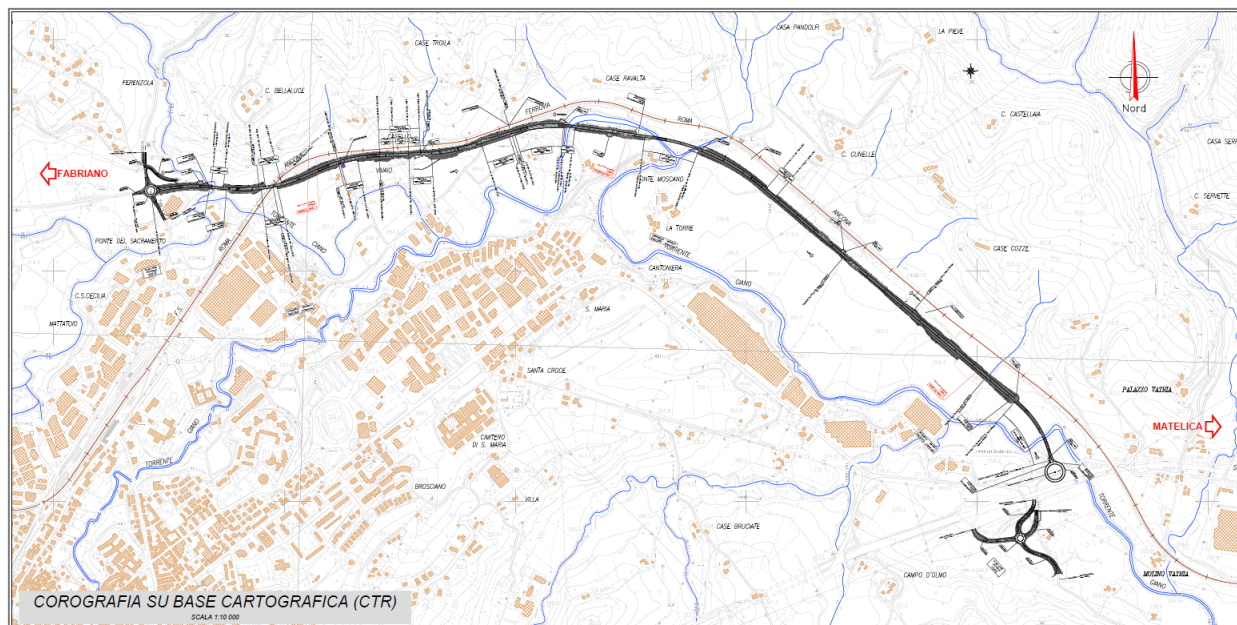


Fig. 2 – Inquadramento dell'opera (Fonte: Corografia generale Allegato 2 alla Lista di Controllo)

Il progetto definitivo, rispetto al progetto preliminare, consiste nella ridefinizione del tracciato stradale di circa 4,5 km, con adeguamento plano-altimetrico; questo in conseguenza della non più necessaria realizzazione di una piattaforma logistica che era precedentemente prevista e ubicata in adiacenza al tracciato ferroviario della linea Orte-Falconara.

Nelle figure seguenti 2, 3 e 4 è evidenziato il tracciato del progetto definitivo del 2023, in tratto nero, rispetto al progetto preliminare del 2012, in tratto di colore arancio; in retinato di colore arancio è rappresentata anche l'area logistica che viene non più prevista con l'attuale Progetto Definitivo 2023.

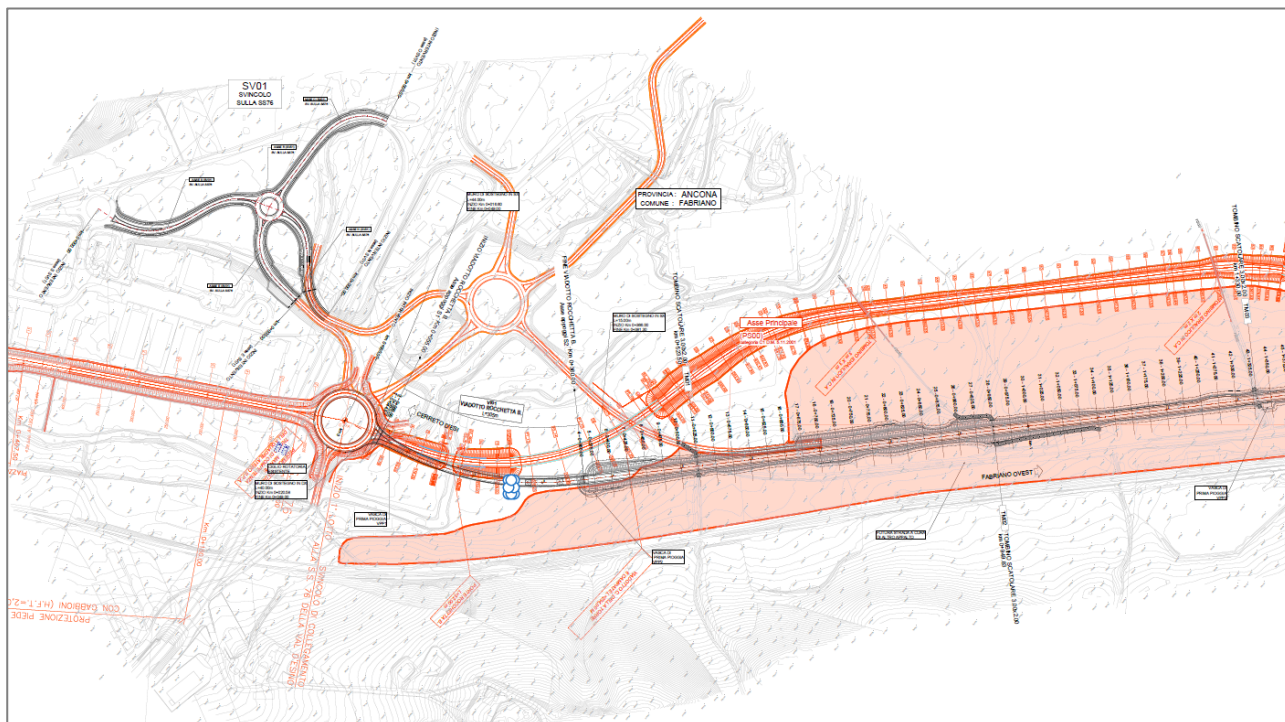


Fig. 2 – Planimetria di sovrapposizione del progetto definitivo al progetto preliminare - Tav. 1/3. Legenda: Progetto definitivo 2023 in tratto nero; Progetto preliminare del 2012 in tratto di colore arancio; area logistica stralciata nel 2023 in retinato di colore arancio (Fonte: Allegato 4 alla Lista di Controllo)

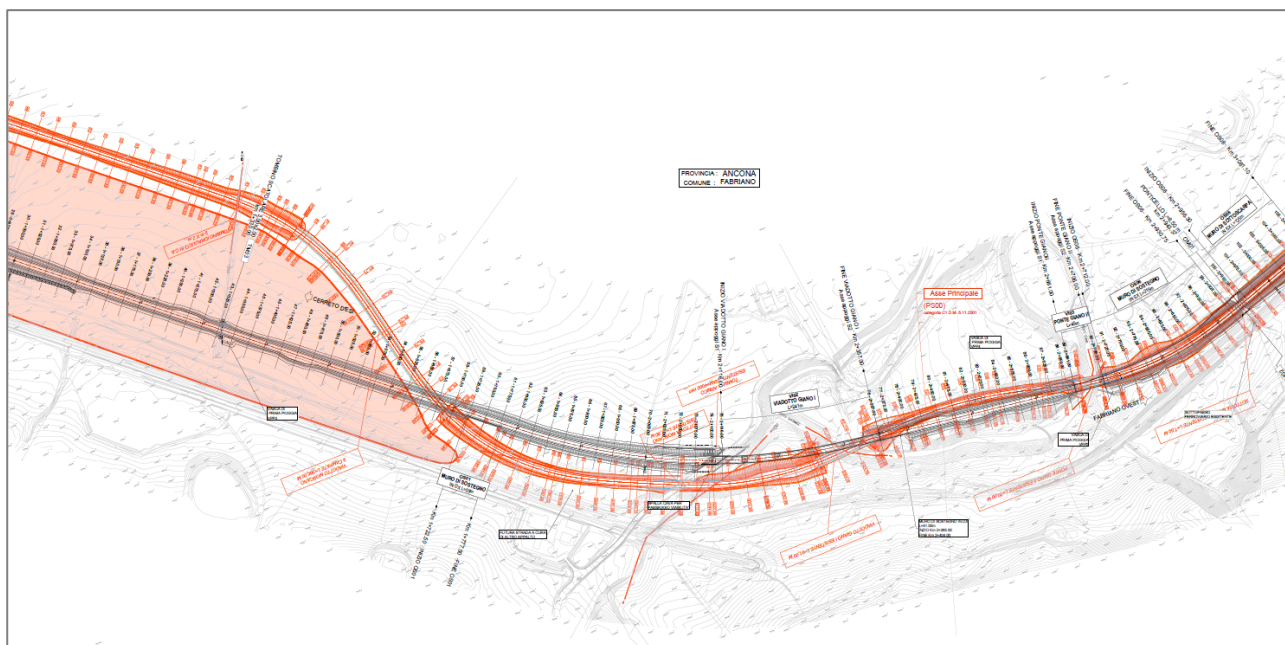


Fig. 3 – Planimetria di sovrapposizione del progetto definitivo al progetto preliminare - Tav. 2/3 Legenda: Progetto definitivo 2023 in tratto nero; Progetto preliminare del 2012 in tratto di colore arancio; area logistica stralciata nel 2023 in retinato di colore arancio (Fonte: Allegato 4 alla Lista di Controllo)

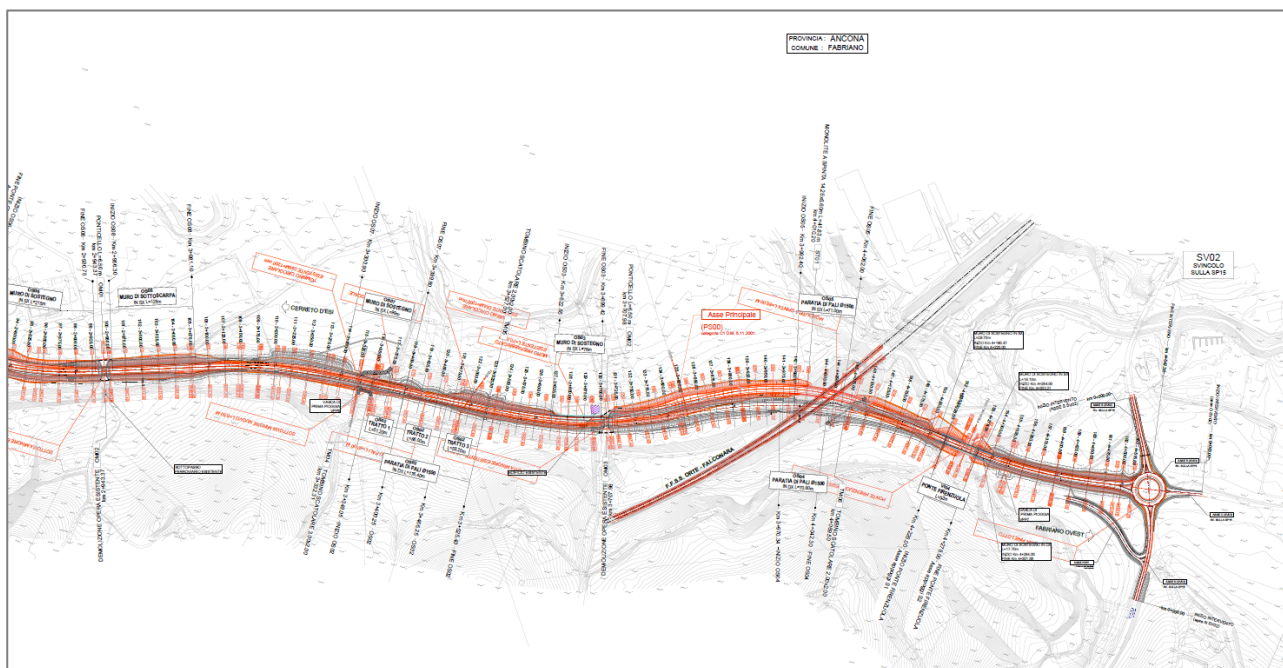


Fig. 4 – Planimetria di sovrapposizione del progetto definitivo al progetto preliminare - Tav. 3/3
 Legenda: Progetto definitivo 2023 in tratto nero; Progetto preliminare del 2012 in tratto di colore arancio (Fonte: Allegato 4 alla Lista di Controllo)

Le modifiche apportate al progetto prevede inoltre la realizzazione delle seguenti opere:

- innalzamento plano-altimetrico della rotonda esistente, avente diametro esterno di circa 100 m, sulla SS76
- ulteriore rotonda a 4 bracci sulla SS76
- svincolo a rotonda sulla S.P. 15 di diametro 53 m
- viadotto Rocchetta B. di lunghezza pari a 305 m
- viadotto Giano 1 di 241 m
- ponte Giano 2 di 45 m a campata singola
- ponte Firenzuola di 52 m a campata singola
- un attraversamento ferroviario mediante spingi tubo
- una serie di opere di sostegno (muri e paratie)
- tombini scatolari
- raccordi alla viabilità esistente.

Verranno realizzati rilevati e tratti in trincea.

Come rappresentato in modo dettagliato nella *Lista di controllo*, il progetto comporta altresì la demolizione meccanica tradizionale di una serie di opere realizzate in calcestruzzo armato, parzialmente realizzate dal precedente appalto, tra cui:

- 4 viadotti di lunghezza pari a 60, 91, 30 e 27 m;

- 3 sottopassi di lunghezza paria a 17,8, 7,5 e 5 m;
- e altre opere tra cui muri prefabbricati e tombini idraulici.

La demolizione meccanica dei viadotti avverrà per fasi successive con la progressiva destrutturazione a mezzo di pinze idrauliche, fino al loro collasso finale. Successivamente, il relitto di ciascun impalcato, rovinato al suolo, verrà ridotto ad una pezzatura adeguata a garantirne un più facile recupero e conferimento presso i siti di destinazione finale.

Per la realizzazione delle opere in progetto, è prevista l'installazione di una serie di aree di cantiere, che sono state selezionate utilizzando quanto più possibile aree di scarso valore sia dal punto di vista ambientale che antropico. Il proponente ha previsto la realizzazione del "Cantiere Base", all'estremo Ovest del tracciato nei pressi di Viale Aristide Merloni, tale da risultare funzionale sia in relazione alle fasi di lavoro sia per minimizzare gli effetti della cantierizzazione sulle zone circostanti e di sette Campi Operativi in prossimità delle opere d'arte da realizzare, che avranno la funzione di aree di deposito materiali e mezzi e di assemblaggio degli elementi costruttivi.

Inoltre, potranno anche essere attrezzate delle aree in cui demolire le travi dei viadotti esistenti o i materiali di risulta delle demolizioni delle opere in c.a. esistenti, separando le armature dagli inerti al fine di un recupero dei materiali.

All'interno delle aree di cantiere verranno attrezzate delle aree di stoccaggio nelle quali verranno accumulati i volumi degli scavi realizzati (bonifica geotecnica, demolizione rilevati esistenti e scavi di sbancamento) al fine della loro caratterizzazione prima dell'invio al corretto percorso di gestione finale. In queste aree potrà essere stoccato anche i volumi di terreno vegetale derivante dallo scotico e destinato ad un riutilizzo per le opere a verde e per l'inerbimento dei rilevati.

Con riferimento al punto 7. della *Lista di Controllo* "Iter autorizzativo del progetto proposto" il Proponente ricorda che il progetto preliminare è stato sottoposto a procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA regionale, conclusasi con D. Dir. N°93/VAA del 20/09/2012 con esito: da non assoggettare a VIA. Nell'ambito della stessa procedura era già stata acquisita l'autorizzazione paesaggistica. Va ricordato come il predetto provvedimento di esclusione è stato subordinato al rispetto di numerose e significative prescrizioni da osservarsi in sede di progettazione definitiva e in corso d'opera.

Con il progetto definitivo del 2023 si rende necessario altresì acquisire il rinnovo dell'autorizzazione paesaggistica.

Con riferimento al punto 8 della *Lista di controllo*, "Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riferisce che:

- al punto 1 "*Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi*", attraversa "*Aree tutelate per legge*", così definite dall'Art.142 del D.Lgs. 42/2004, comma 1, lett.c, Fig. 5:

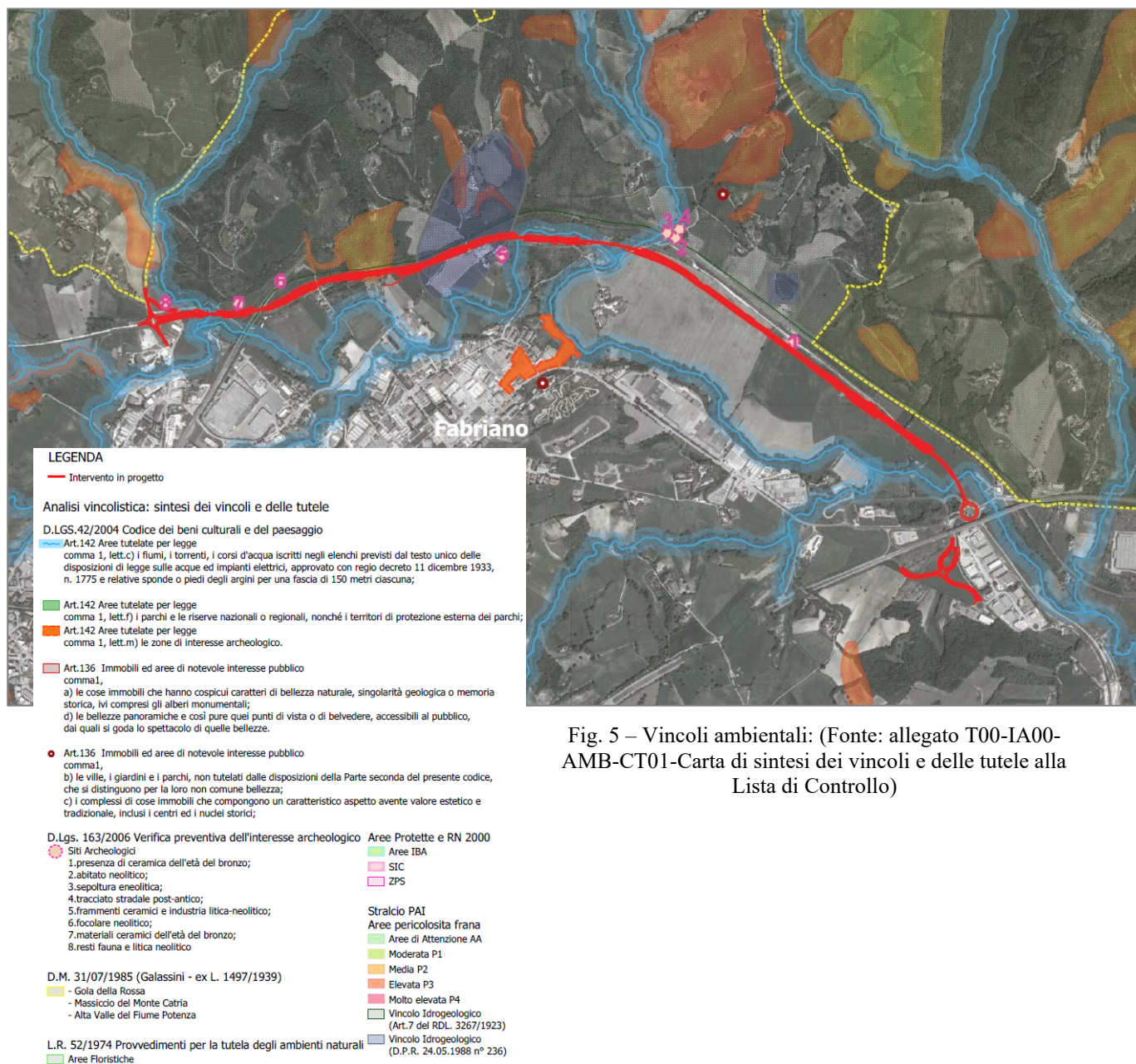


Fig. 5 – Vincoli ambientali: (Fonte: allegato T00-IA00-AMB-CT01-Carta di sintesi dei vincoli e delle tutele alla Lista di Controllo)

- al punto 4 “*Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)*”, il sito non ricade in aree individuate nella rete Natura 2000; le aree della Rete Natura 2000 e IBA più prossime sono - IT5320013 Faggeto di San Silvestro a 4418 m, IT5320012 Valle Vite, Valle dell'Acquarella, a 4418 m, IT5320018 Monte Cucco e Monte Columeo, a 8401 m e Area IBA – Furlo, a 2537 m, Fig. 6:



Fig. 6 – Aree protette (Fonte: allegato T00-IA00-AMB-CT15_Carta Aree Protette alla Lista di Controllo)

- al punto 6 “*Zone a forte densità demografica*”, gli interventi in progetto si collocano nella fascia di territorio esterna all’abitato di Fabriano, in una zona agricola, peri industriale, a bassa densità demografica;
 - al punto 7 “*Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica*”, il Proponente evidenzia che il progetto ricade parzialmente nella fascia di rispetto dei fiumi (150 m) ai sensi dell’art.142 lett. c del D.lgs.42-04; inoltre in prossimità del tracciato stradale è stato rilevato un sito archeologico di interesse, per cui sin da ora, la Società prevede una serie di saggi da eseguirsi nelle successive fasi progettuali, Fig. 5;
- al punto 9 “*Siti contaminati*” (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006), nella *Lista di controllo* si evidenzia come in prossimità del cantiere operativo prossimo allo svincolo Fabriano Est della SS76 si rilevi il Sito PRAMFER già censito, e sottoposto a procedura di bonifica;
- al punto 10 “*Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)*”, il progetto ricade parzialmente in aree sottoposte a Vincolo Idrogeologico, Fig. 5.
- al punto 11 “*Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni*”: il proponente rappresenta che l’infrastruttura in progetto interferisce con l’area a rischio frana medio (R2) identificata dal Piano di Assetto Idrogeologico dei bacini di rilievo regionale delle Marche (BUR Marche n.39 del 12/05/2022) con codice F12-1655, riferibile ad un colamento lento, con una superficie di 91.130,76 m² e per la quale si prevede di realizzare un’opera di sostegno, a mezzo di paratia di pali atti a contenere il processo gravitativo. La strada in progetto nella porzione terminale del piede di frana- La consultazione della banca dati “IdroGEO” dell’ISPRA evidenzia su tutta l’area una forte instabilità gravitativa diffusa, dominata da colamenti lenti, Fig. 7.

Con riferimento dei materiali provenienti dagli scavi o necessari alla realizzazione dei rilevati stradali e di tutte le infrastrutture previste in progetto, in Proponente nella *Lista di controllo* esamina in modo dettagliato la loro gestione. Il progetto prevede la necessità di movimentazione, approvvigionamento e gestione di importanti quantità di materiali come di seguito rappresentato:

➤ Scavi	189.943,70 mc
➤ Demolizioni C.A.	4.880,23 mc
➤ Demolizioni conglomerato bituminoso	350,00 mc
➤ Fabbisogni	342.857,72 mc
➤ Materiale riutilizzato	17.654,12 mc
➤ Materiale da smaltire	2.302,09 mc
➤ Materiale da approvvigionare da siti esterni	325.203,60 mc

per un quantitativo complessivo di materiale movimentato di circa 885 mila metri cubi.

Nella *Lista di controllo*, infine, la Società illustra i siti di approvvigionamento dei materiali e gli impianti di conferimento finale, collocati a distanze fino a circa 100 km dall'area di progetto.

Considerazioni e conclusioni

La Società ANAS S.p.A. ha presentato presso questa Amministrazione istanza per la procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., per il progetto definitivo "Tratto Sassoferrato - Fabriano - Lotto 1 - Fabriano Est - Fabriano Ovest - Stralcio 1", da realizzarsi nel comune di Fabriano, in provincia di Ancona, Marche.

Si ricorda che il progetto preliminare, nel 2012, era già stato sottoposto a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA Regionale, conclusasi con esclusione dalla procedura di VIA, subordinata al rispetto di numerose e significative prescrizioni da osservarsi in fase di progettazione definitiva e in corso d'opera .

Scopo dell'intervento è la realizzazione di una circonvallazione esterna all'abitato di Fabriano, con funzione di raccordo tra la SS 76 e alla SP 15, in grado di alleggerire la viabilità comunale di tutto il traffico veicolare pesante in ingresso e uscita dai numerosi stabilimenti produttivi presenti nella zona.

Il progetto definitivo, rispetto al progetto preliminare, consiste nella ridefinizione del tracciato stradale di circa 4,5 km, con adeguamento plano-altimetrico; questo in conseguenza della non più necessaria realizzazione di una piattaforma logistica che era precedentemente prevista e ubicata in adiacenza al tracciato ferroviario della linea Orte-Falconara. Inoltre, l'intervento prevede la realizzazione di nuovi viadotti stradali, rilevati e trincee e la demolizione di infrastrutture ed opere realizzate nell'ambito di precedenti progetti, nuovi svincoli a rotatoria.

Gli interventi in progetto si inseriscono in un contesto ambientale caratterizzato da diffusa instabilità gravitativa; la realizzazione di rilevati e trincee porterà alla alterazione dei delicati equilibri

di versante, con modifiche non reversibili alle linee di drenaggio superficiali, alla alterazione dei deflussi idrologici e alla probabile modifica della circolazione idrogeologica locale.

Le lavorazioni previste in corrispondenza del Torrente Giano e dei suoi affluenti potrebbero avere impatti sulla naturale circolazione fluviale e con la fascia di rispetto ripariale di 150 m per lato, definita ai sensi dell'art. 142 lett. c del D.Lgs. 42/2004.

La movimentazione di significative quantità di materiali, poco meno di 900 mila metri cubi, dovute alla demolizione dei manufatti in C.A. esistenti, e alla realizzazione delle nuove infrastrutture, rilevati e trincee, causerà una importante aerodispersione, tanto che lo stesso proponente ha già previsto una serie di misure mitigative necessarie a suo contenimento; inoltre, l'intensa attività di mezzi pesanti di cantiere porterà al relativo aumento delle emissioni sonore e contaminanti dispersi in atmosfera, legati alle emissioni dei motori termici.

Infine, una parte delle aree di cantiere si collocano in vicinanza di area già sottoposta a procedura di bonifica ai sensi della Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006, per cui sarà necessario eseguire una attenta caratterizzazione chimico fisica delle matrici terreno ed acque per escludere e/o circoscrivere più dettagliatamente le aree contaminate.

Per quanto sopra esposto, premesso che ai sensi dell'art. 6 comma 9 del D. Lgs. 152/2006 la valutazione preliminare è richiesta dal proponente in ragione della presunta assenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, si rappresenta quanto segue.

Sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, è ragionevole sostenere che per la proposta progettuale avanzata non possa escludersi la sussistenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi, in fase di realizzazione e in fase di esercizio, da valutarsi attraverso, quantomeno, l'espletamento della procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006.

Il Responsabile del procedimento

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco