



Handwritten initials and marks at the top right of the page.

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale

Parere n. 2727 del 11 Maggio 2018

Handwritten marks and signatures on the right side of the page.

<p>Progetto:</p> <p>Handwritten initials: <i>JA</i></p>	<p>Variante ex art. 169 D.lgs. n. 163/2006</p> <p><i>Asse Viario Marche-Umbria e Quadrilatero di penetrazione Maxi Lotto n.2: Lavori di completamento della direttrice Perugia-Ancona tramite realizzazione della SS 318 "di Valfabbrica", tratto Pianello - Valfabbrica, della SS76 "Val d'Esino", tratti Fossato di Vico-Cancelli e Albacina-Serra S. Quirico e realizzazione della "Pedemontana delle Marche", tratto Fabriano - Muccia/Sferza</i></p> <p><i>Sublotti 1.1 - SS76</i></p> <p><i>Nuova viabilità di cantiere</i></p> <p><i>Progetto Esecutivo - Opere in Variante</i></p> <p>IDVIP 3971</p>
<p>Proponente:</p>	<p>QUADRILATERO MARCHE-UMBRIA S.P.A.</p>

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

1. PREMESSA

Oggetto del presente parere è l'esame, nell'ambito del Progetto Esecutivo: "Asse Viario Marche-Umbria e Quadrilatero di penetrazione". Maxi Lotto n.2: Lavori di completamento della direttrice Perugia-Ancona tramite realizzazione della SS 318 "di Valfabbrica", tratto Pianello - Valfabbrica, della SS76 "Val d'Esino", tratti Fossato di Vico-Cancelli e Albacina-Serra S. Quirico e realizzazione della "Pedemontana delle Marche", tratto Fabriano - Muccia/Sferza - Sublotti 1.1 - SS76. Variante Progettuale: Nuova viabilità di cantiere", presentato dalla Società Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A., ai sensi dell'art. 169, comma 4 del D.lgs. 163/2006, della proposta di Variante di cui all'istanza prot. QMU-1375-P del 26/02/2018 e acquisita al prot.5687/DVA del 08/03/2018, relativa alla "Ridefinizione della Nuova viabilità di cantiere tra gli svincoli di Camponococchio e Serra S. Quirico".

Il presente parere prevede, quindi, la verifica ai sensi dell'art.169, comma 4 del D. Lgs. n.162/2006 e s.m.i. della sussistenza o meno delle condizioni del comma 3 dell'art. 169 citato, per il quale le proposte di variazione progettuale possono essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

2. ITER TECNICO-AMMINISTRATIVO

IN DATA 26/02/2018, con nota prot. QMU-1375-P acquisita agli atti con prot. DVA-2018-0005687, la Società Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A. ha presentato istanza per l'avvio della procedura ai sensi dell'art.216 c.27 D. Lgs. 50/2016 e ex art. 169, D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., relativa al progetto esecutivo "Asse Viario Marche-Umbria e Quadrilatero di penetrazione". Maxi Lotto n.2: Lavori di completamento della direttrice Perugia-Ancona tramite realizzazione della SS 318 "di Valfabbrica", tratto Pianello - Valfabbrica, della SS76 "Val d'Esino", tratti Fossato di Vico-Cancelli e Albacina-Serra S. Quirico e realizzazione della "Pedemontana delle Marche", tratto Fabriano - Muccia/Sferza - Sublotti 1.1 - SS76. Variante Progettuale: Nuova viabilità di cantiere".

IN DATA 16/03/2018, la Direzione per le Valutazioni Ambientali, con nota prot. DVA-2018-0006419, acquisita in data 20/03/2018 al prot. CTVA-2018-0001114, ha trasmesso la comunicazione sull'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda per lo svolgimento della procedura ex art. 169, D. Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., sulle varianti presentate.

IN DATA 26/03/2018 con nota prot. CTVA-2018-0001258, la Commissione Via procedeva alla nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, per l'espletamento della suddetta procedura.

IN DATA 07/05/2018 con nota acquisita al prot. CTVA-2018-0001721 del 08/05/2018, il Proponente inviava una relazione Integrativa, redatta dal Responsabile Ambientale, riferita alla copresenza, sulle stesse aree, della Variante già approvata il 15/03/2018, con la nuova variante della pista di cantiere posta in concomitanza del suddetto svincolo, per chiarirne interrelazioni e opere provvisorie ivi previste.

VISTI

- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";
- il Decreto Legislativo del 03/04/2006, n.152 "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii. e in particolare l'art.8 inerente al funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA/VAS;
- il Decreto Legislativo 12/04/2006, n. 163 "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e ss.mm.ii. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che "disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27/06/1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 03/03/1997";
- il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e ss.mm.ii., "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 04/07/2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 04/08/2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA/VAS;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n. GAB/DEC/150/07 del

18/09/2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;
- il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" e, in particolare, l'art. 216 "Disposizioni transitorie e di coordinamento", comma 27;
- il Decreto Legislativo del 16/06/2017, n. 104 recante "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114";

VISTI:

- Il Parere CSVIA del 21/05/2004 sul progetto "1° Programma delle Opere Strategiche – Asse Viario Marche Umbria e Quadrilatero di Penetrazione Interna: SS. 77 Val di Chienti: Foligno-Pontelatrave; Allaccio S.S.77 - S.S. 3 a Foligno; Pedemontana Fabriano - Muccia", positivo con prescrizioni, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente.
- la Delibera n. 13, del 21/05/2004, con la quale il CIPE ha approvato, con prescrizioni e raccomandazioni anche ai fini del riconoscimento della compatibilità ambientale dell'opera e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per i beni ricadenti nelle aree interessate, il progetto preliminare del "1° Programma delle Opere Strategiche – Asse Viario Marche Umbria e Quadrilatero di Penetrazione Interna", suddivise in Opere del MaxiLotto n°1 (1° e 2° stralcio) e MaxiLotto n°2 (1° e 2° stralcio), perfezionando ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regione sulla localizzazione delle opere.
- Il Parere CTVIA del 20/06/2008 n° 75, di Verifica di Ottemperanza del Progetto Definitivo, positivo con prescrizioni, Fase 1 - Asse Viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna: SS. 77 Val di Chienti: Foligno-Pontelatrave; Allaccio S.S.77 - S.S. 3 a Foligno; Pedemontana Fabriano – Muccia, alle Prescrizioni e Raccomandazioni di cui alla Delibera CIPE 13/2004.
- Il Parere CTVIA del 13/05/2010 n°450, positivo con prescrizioni, di Verifica di Ottemperanza del Progetto Definitivo "Asse Viario Marche Umbria e quadrilatero di penetrazione interna: SS. 77 Val di Chienti: Foligno-Pontelatrave; Allaccio S.S.77 - S.S. 3 a Foligno; Pedemontana Fabriano - Muccia", alle Prescrizioni e Raccomandazioni di cui alla Delibera CIPE 13/2004.

PRESO ATTO che la Documentazione consegnata dalla Quadrilatero Marche-Umbria S.p.A., contestualmente alla citata istanza QMU-0001375-P del 26.02.2018, acquisita al prot.5687/DVA-2018-0005687 del 08.03.2018, consiste nei seguenti elaborati:

- RELAZIONE GENERALE
 - o Relazione generale
- RELAZIONE DI SCREENING
 - o Relazione di screening
 - o Corografia di progetto
 - o Progetto e Planimetrie di confronto - tratti Esino 2/3/4
 - o Morfologia del Paesaggio
 - o Carte: Geomorfologica – Geologica - Idrogeologica
 - o Carte: Vegetazione - Unità faunistiche
 - o Carta degli habitat area S.I.C. "Gola della Rossa" e Z.P.S. "Gola della Rossa e di Frasassi"
 - o Sintesi degli strumenti di Pianificazione
 - o Carta degli ecosistemi
 - o Carta dei vincoli sovraordinati - tav. 1/2 di 2
 - o Carta dei fenomeni franosi
- RELAZIONE PAESAGGISTICA
 - o Relazione Paesaggistica

- Corografia di progetto
- Progetto e Planimetrie di confronto - tratti Esino 2/3/4
- Morfologia del Paesaggio
- Carte: Geomorfologica – Geologica - Idrogeologica
- Sintesi degli strumenti di Pianificazione
- Carta dei vincoli sovraordinati - tav. 1/2 di 2
- Fotosimulazioni - tratto Esino 2/3/4 - tav. 1-6/6
- STUDIO DI INCIDENZA
 - Relazione
 - Delimitazione aree S.I.C. e Z.P.S.
 - Carta degli habitat area S.I.C. "Gola della Rossa" e Z.P.S. "Gola della Rossa e di Frasassi"
- DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA
 - Relazione
 - Nuovo Svincolo di Camponococchio e Piste di cantiere, rapporto con aree S.I.C. e Z.P.S. (n° 3 Tav.)

VISTA E CONSIDERATA la nota del Proponente – Responsabile Ambientale del 10.05.2018, acquisita al prot. CTVA/1779 del 10.05.2018 con la quale si precisa che *“i volumi di scavo introdotti dalla variante in oggetto sono inferiori alla soglia dei 6000 mc” e che “le terre provenienti dai nuovi scavi saranno utilizzate integralmente nell’ambito della medesima variante che, riguardando la sola cantierizzazione, ha carattere transitorio;*

CONSIDERATO che le caratteristiche dell’opera in generale e degli interventi specifici consistono in:

Ridefinizione della viabilità di cantiere necessaria alla realizzazione dell’adeguamento sismico dei viadotti esistenti nel tratto tra lo svincolo di Camponococchio e quello di Serra S. Quirico, con la realizzazione di piste di cantiere e guadi fluviali (di carattere temporaneo) da utilizzare come raccordo tra la viabilità esistente e le piazzole di lavoro, introdotte dalla variante, necessarie alla realizzazione dei lavori.

La variante in oggetto non assume rilievo sotto l’aspetto localizzativo (non essendo modificati i tracciati o i corridoi stradali), né richiede l’acquisizione di nuovi fondi.

ESAMINATO il progetto presentato, di cui si richiama la consistenza:

3. RICHIAMI SINTETICI SULL’OPERA

Il sistema Asse Viario Marche-Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna, rientra tra le infrastrutture ritenute di carattere strategico di preminente interesse nazionale per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese. L’intervento è infatti inserito nella Legge Obiettivo (Legge n. 443/2001) ed in particolare nel Programma delle infrastrutture strategiche (Delibera n°121/2001) nonché nell’ambito dei “Corridoi trasversali e dorsale appenninica (corridoi stradali e autostradali)” previsti dall’Intesa Generale Quadro sottoscritta il 24 ottobre 2004 tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e le Regioni Marche ed Umbria.

L’opera è costituita dalle due direttrici parallele Ancona-Perugia (lungo la S.S. 76 “Val d’Esino” e successivamente lungo la S.S. 318 Umbra) e Civitanova Marche-Foligno (lungo la S.S. 77 “Val di Chienti”), direttrici collegate dalla trasversale Fabriano-Matelica-Muccia e dalle diramazioni delta S.S. 77.

L’intervento in oggetto, Maxi Lotto 2 dell’*“Asse Viario Marche-Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna”*, è riferito al completamento della ristrutturazione della direttrice *Perugia-Ancona costituita dalle S.S. 318, S.S. 76 e dalla Pedemontana Marche*, direttrice che costituisce una delle connessioni fondamentali delle reti stradali umbra e marchigiana, collegando direttamente i due capoluoghi regionali, facilitando i trasporti tra il porto di Ancona, l’interporto di Jesi e le attività delle piccole e medie industrie presenti nella fascia territoriale della Valle Umbra Nord e del Perugino, ampliando la zona di influenza del porto di Ancona fino alla Toscana centrale.

4. CONTENUTI DEL PROGETTO

La Variante progettuale presentata è relativa alla realizzazione di piste e piazzole, dotate di letti di smorzamento per la caduta dei blocchi di materiale da demolizione, funzionali alla demolizione e ricostruzione degli impalcati dei viadotti esistenti sulla S.S. 76 storica, Viadotto Esino 1, 2, 3 e 4, ubicati lungo la carreggiata Sud, tra lo svincolo di Camponococchio e quello di Serra S. Quirico, resasi necessaria anche alla luce dei recenti eventi sismici.

Nell’ambito della Documentazione presentata sono stata redatte, anche in considerazione che l’ambito progettuale, nel quale sono inserite le aree in variante, ricade in un’area interessata da vincoli paesaggistici e ubicata nel Sito

d'importanza Comunitaria "Gola della Rossa" IT5320004 e nella Zona di Protezione Speciale "Gola della Rossa e di Frasassi" IT5320017 le seguenti Relazioni:

- *Relazione di Screening*, finalizzata a verificare l'eventuale presenza di modificazioni e aggravii degli impatti ambientali rispetto al progetto già approvato.
- *Relazione Paesaggistica*
- *Studio per la Valutazione d'Incidenza*

5. PROPOSTA DI VARIANTE

La variante consiste nella dismissione e ricostruzione degli impalcati dei viadotti esistenti sulla S.S. 76 storica e nell'adeguamento della cantierizzazione funzionale all'esecuzione di tale attività. In particolare, si prevede di realizzare piste di cantiere e guadi fluviali da utilizzare come raccordo tra la viabilità esistente e le piazzole di lavoro, necessarie per le operazioni di demolizione.

L'intervento progettuale, infatti, prevede l'adeguamento dei viadotti esistenti per mezzo di demolizione degli impalcati attualmente in opera, come previsto nel Progetto Definitivo Approvato, poi superato dal Progetto Esecutivo. Si prevede che le operazioni di demolizione siano realizzate dal basso, mediante l'utilizzo di appositi guadi fluviali, utili a consentire l'accesso e la fruibilità della porzione di fiume al di sotto dell'impalcato stesso. L'insieme delle piste di cantiere e degli attraversamenti fluviali oggetto della variante è quindi sviluppato per consentire l'accesso ai guadi stessi e a tutti i fronti di lavoro del cantiere, anche successivamente alla demolizione degli impalcati dei viadotti ed all'inutilizzabilità dei guadi fluviali in diversi periodi dell'anno.

In particolare saranno realizzate le seguenti piste:

- Piste Svincolo Camponococchio
- Pista A
- Pista B
- Viadotto Serra S. Quirico Nord (nessuna nuova pista, l'area sarà raggiunta utilizzando la viabilità esistente)

per collegare rispettivamente le aree sottostanti i viadotti:

- Viadotto Esino 2 - Carreggiata Sud
- Viadotto Esino 3 – Carreggiata Sud
(interessato dalla realizzazione di un guado per consentire ai mezzi di giungere al di sotto dell'impalcato e di un altro per l'esecuzione delle lavorazioni)
- Viadotto Esino 4 – Carreggiata Sud.

Le piste sono caratterizzate da una sezione tipo di larghezza pari a 3.75m e banchine da 0.50m sormontate da un sistema di barriere di sicurezza (new-jersey o analogo) nel caso di altezze del rilevato superiori a 1,50m, con una pendenza trasversale del 2,5% verso il punto di raccolta laterale interrato e realizzate secondo le seguenti fasi esecutive (sezione in rilevato):

- scotico terreno esistente e successivo scavo per alloggiamento del cassonetto;
- rullatura e stesa geotessuto sul fondo scavo;
- stesa strato drenante 30 cm e tubatura microfessurata;
- risvolto e completamento geotessuto;
- stesa e compattazione materiale granulare.

5.1. LOCALIZZAZIONE DELLE OPERE IN VARIANTE

5.1.1. PISTE SVINCOLO CAMPONOCECCHIO

Le nuove piste di cantiere si innestano in un'area già soggetta alla Perizia di Variante n°5 (approvata con dispositivo dell'Amministratore Unico in data 15/03/2018, in quanto riduttiva di impatti e interamente interna al corridoio progettuale ed esterna, anche se posta ai limiti, della zona Z.P.S.).

Lo svincolo di Camponococchio presenta una configurazione a semi-svincolo a servizio della sola carreggiata sud, in quanto, in tale tratto, la nord si sviluppa all'interno della galleria Gola della Rossa, ed è posto a Nord di Camponococchio e a Sud-Ovest della località Falcioni, in corrispondenza del preesistente svincolo a T, a differenza delle previsioni di Progetto esecutivo che prevedevano una configurazione dello svincolo a rotatoria, ad ovest dell'asse principale.

Le modifiche planimetriche introdotte, con il mantenimento della carreggiata sud sull'asse dell'attuale viabilità, hanno invece permesso una sensibile riduzione del territorio interessato dalla realizzazione dell'opera. Il tracciato dello Svincolo, sia nella sua configurazione iniziale che in quella di Variante, si mantiene sempre esterno alla ZPS Gola della Rossa e dei Frasassi e ad una notevole distanza dal SIC Gola della Rossa.

Le nuove piste invece si addentrano entro i limiti della ZPS, e per una di esse si rende necessaria la costruzione di una struttura provvisoria (ponte Bailey) per il superamento del fiume Esino. Per l'accesso al guado fluviale in corrispondenza del Viadotto Esino 2 Sud ed al citato Ponte Bailey è prevista la realizzazione di due piste a partire dalla esistente rampa di uscita dalla SS 76 attuale in corrispondenza dello svincolo di Camponocchie.

La prima viabilità, più interna e più vicina al tracciato esistente, consente l'accesso al di sotto del Viadotto Esino 2 Sud in corrispondenza del quale è necessario realizzare il guado fluviale, la seconda, invece, più esterna al tracciato, consente l'accesso da Sud alle aree di cantiere poste oltre il Viadotto Esino 2 per mezzo del ponte Bailey (con sezione trasversale di transito di circa 8 m. fondazioni su micropali da realizzarsi senza l'utilizzo di additivi) utile a permettere lo scavalco del fiume Esino.

5.1.2. PISTA A

La pista A è composta da:

- una prima pista che collega la SS 76 esistente con un'altra viabilità locale esistente;
- una seconda pista tra la viabilità esistente e la piazzola di lavoro prevista per il viadotto Esino 3 Sud.

In particolare la seconda pista è stata progettata al fine di evitare l'abbattimento di specie arboree esistenti passando attraverso un guado temporaneo di attraversamento del fiume Esino.

5.1.3. PISTA B

Per l'accesso a tale zona è prevista la realizzazione di una pista a partire dalla viabilità esistente, presente in corrispondenza dell'imbocco Sud della galleria naturale Gola della Rossa.

5.1.4. VIADOTTO SERRA SAN QUIRICO

Per l'accesso al guado fluviale in corrispondenza del Viadotto Serra San Quirico Nord è previsto l'utilizzo della viabilità esistente a partire dalla spalla sud del viadotto Serra San Quirico e dallo Svincolo di Serra San Quirico carreggiata Sud, che permette di raggiungere tutti i punti di lavoro al di sotto dell'impalcato e la piazzola al di sopra del fiume Esino.

5.2. GUADI FLUVIALI

Tali attraversamenti, saranno realizzati in anticipo rispetto alle lavorazioni da eseguirsi sui viadotti e permarranno sul fiume Esino esclusivamente per il tempo necessario al completamento delle lavorazioni prima specificate.

I ponti interessati dall'attività sopra citata sono:

- Viadotto Esino 2 - Carreggiata Sud
- Viadotto Esino 3 - Carreggiata Sud
(interessato dalla realizzazione di un guado per consentire ai mezzi di giungere al di sotto dell'impalcato e di un altro per l'esecuzione delle lavorazioni)
- Viadotto Esino 4 - Carreggiata Sud.
- Viadotto Serra San Quirico - Carreggiata Sud

L'intervento di realizzazione degli attraversamenti fluviali prevede la messa in opera, a seguito della sagomatura dell'alveo da realizzarsi mediante rimozione del materiale di grossa pezzatura dal fondo e sostituzione con posa di 20 cm di materiale arido, di tubazioni in PEAD di diametro variabile tra Ø800 e Ø1000 con pendenza minima pari all'1%. Tali elementi sono successivamente solidarizzati tra di loro con un getto di una soletta in cemento armato (Rck 15 Mpa) di spessore 1.40 m (1.60 in caso di Ø1000), con una doppia maglia di rete elettrosaldata (Ø8/10x10).

Le tubazioni inserite all'interno del guado sono inoltre collegate tra di loro mediante un sistema di funi di collegamento Ø12 opportunamente solidarizzato alle tubazioni per mezzo di collari metallici muniti di occhielli in testa tubo per l'inserimento della fune, con ancoraggio delle tubazioni alle sponde dell'alveo mediante il collegamento tra le funi sopra descritte e dei profilati HEB 200 di altezza pari a 4.0 m ed interasse 3.0 m infissi in corrispondenza delle sponde dell'alveo fluviale.

Considerato che la finalità per la quale si stanno realizzando i guadi è quella di consentire la demolizione

dell'impalcato di ponte sovrastante l'attraversamento e la sua ricostruzione, si è prevista, oltre al rinforzo della soletta, la messa in opera di elementi utili ad attenuare l'effetto generato sulla struttura dalle porzioni d'impalcato che, in fase di demolizione, cadranno sul guado, mediante la stesa prima delle lavorazioni, e per il tempo strettamente necessario per l'esecuzione delle attività di demolizione/costruzione, di uno strato di circa 50 cm di materiale sabbioso.

In relazione al Viadotto Esino 3, in considerazione che è necessario un guado esclusivamente previsto quale elemento di attraversamento del fiume utile per il transito dei mezzi d'opera che dovranno raggiungere la piazzola di lavoro sotto il viadotto da demolire, non è prevista la messa in opera di tale manto sabbioso.

Gli interventi relativi a tutti i guadi sono completati, infine, dalla posa in opera di massi ciclopici in corrispondenza dell'imbocco e dello sbocco della tubazione con lo scopo di evitare l'erosione alla base data dalla turbolenza generata rispettivamente dal flusso di acqua in ingresso e in uscita.

5.3. OPERAZIONI DI DEMOLIZIONE

La demolizione degli impalcati dei viadotti sarà realizzata in base ad uno specifico progetto, redatto appositamente prima dell'esecuzione delle attività, a cui si rimanda per tutti i dettagli. Nella attuale Variante si descrivono le metodologie e le tecniche di demolizione previste, sinteticamente descritte in:

5.3.1. DEMOLIZIONE TRADIZIONALE

Demolizione condotta da macchine operatrici ampiamente diffuse, quali escavatrici o pale meccaniche, con la predisposizione di vari allestimenti a mezzo di accessori che includono martellone idraulico e pinze idrauliche, in due fasi operative:

Fase I: attività preliminari

Preliminarmente alla demolizione meccanica delle strutture, si procederà allo smantellamento e allo smontaggio; degli arredi, degli impianti, dei guard-rail, della segnaletica e dell'intero pacchetto stradale, restituendo così una struttura spoglia, pronta alle successive fasi di demolizione.

Fase II: demolizione degli impalcati

Gli impalcati sono progressivamente destrutturati a mezzo di pinze idrauliche che, applicate sugli escavatori meccanici, portandosi all'intradosso delle travi precomprese, disgregano la struttura fino al suo collasso finale. Una volta al suolo, il relitto di ciascun impalcato, sarà ulteriormente demolito riducendolo ad una pezzatura adeguata a garantirne un più facile trasporto e tale da consentire il recupero delle armature metalliche in esso contenute.

5.3.2. DEMOLIZIONE CON L'AUSILIO DI ESPLOSIVI

La demolizione con esplosivo è realizzata attraverso il brillamento di cariche esplosive disposte nei punti strategici della struttura, in modo da produrre cedimenti o rottura di elementi portanti, creando così cinematismi che evolvono in crollo per azione della forza peso.

Anche in questo caso le demolizioni dovranno essere effettuate per fasi distinte:

- **Fase I: Indebolimento e perforazione**
- **Fase II: Caricamento**
- **Fase III: Brillamento**
- **Fase IV: Controllo del cinematismo**

Il materiale risultante dalle demolizioni sarà preventivamente trattato con pinze demolitrici, martelloni idraulici e frantoio mobile, al fine di separare il ferro dal calcestruzzo e ridurre i materiali ad una pezzatura idonea al trasporto.

5.3.3. SISTEMAZIONI FINALI

La variante prevede esclusivamente modifiche temporanee dello stato dei luoghi nelle aree in esame, e di concerto, una volta terminate le lavorazioni di demolizione e varo dei nuovi impalcati dei viadotti, le piste e i guadi saranno dismessi, ripristinando le condizioni morfologico paesaggistiche, idrauliche (acque superficiali) ed idrogeologiche (acque profonde) dei siti. La morfologia delle aree occupate sarà adeguata al profilo preesistente, in modo da proporre una sistemazione della medesima verificata attraverso lo studio idraulico ed idrogeologico ed il riscontro delle esigenze emerse nell'ambito dell'esame di tali aspetti.

Si provvederà quindi a ricostruire lo strato agrario fertile del suolo, adottando tutte le tecniche necessarie alla buona

riuscita dell'intervento.

5.4. AMBIENTE IDRICO E INQUADRAMENTO GEOLOGICO/GEOMORFOLOGICO

5.4.1. IDROLOGIA ED IDRAULICA

Il tracciato interessato dalla variante in esame ricade nell'ambito del lotto 1.1 B della SS. 76, all'interno del bacino del Fiume Esino, caratterizzato da particolare ampiezza del suo bacino idrografico; il fiume nasce in provincia di Macerata, alle falde del monte Cafaggio, e scorre ripido, nel primo tratto, attraversando i centri di Esanatoglia, Matelica, e Cerreto d'Esi; per poi entrare in Provincia di Ancona. In prossimità di Borgo Tufico riceve come affluente in sponda sinistra, il torrente Giano, per poi entrare, alcuni km più a valle, nella Gola della Rossa, dove incrementa la propria portata grazie al contributo del Sentino. Successivamente, entrando nel territorio di Serra San Quirico, il fiume allarga notevolmente il proprio letto rallentando la sua corsa e costeggiando per un ampio tratto la SS. 76.

L'Esino prosegue ampio attraversando la cittadina di Chiaravalle per giungere infine in prossimità di Falconara Marittima dove sfocia con un estuario nel Mar Adriatico, dopo un percorso di circa 90 km. (cfr. Carta Idrogeologica). Il fiume presenta portate fortemente variabili durante l'arco dell'anno e, per buona parte del suo tracciato è caratterizzato da ampie zone golenali interessate dal deflusso soltanto in occasione di eventi di piena.

L'intero tracciato della SS. 76B attraversa l'Esino 5 volte, con altrettanti viadotti, con un tratto esteso di rilevato situato in affiancamento all'alveo. In prossimità delle piste di cantiere dell'opera in oggetto, sono presenti, come detto, gli attraversamenti del Viadotto Esino 2 Sud, Viadotto Esino 3 Sud, Viadotto Esino 4 Sud e Viadotto Serra San Quirico Nord.

5.4.2. INQUADRAMENTO GEOLOGICO E GEOMORFOLOGICO DELL'AREA DI INTERVENTO

Nella presentazione progettuale sono ricordati i dati presenti già dalle indagini progettuali pregresse e accluse al Progetto Esecutivo Approvato.

Piste Svincolo Camponocchie

- Sondaggi SN1311 e SN1312 - campagna di indagine, anno 2006 – (a profondità di 30.0 e 20.0 m. da p.c.)
I sondaggi sono stati attrezzati con Piezometro a tubo aperto.

Pista A

- Sondaggi SN1313 e SN1314 - campagna di indagine anno 2006 – (a profondità di 30.0 e 15.0 m.)
In corrispondenza del sondaggio SN1313 è stata eseguita una prova down-hole, il sondaggio SN1314 è stato eseguito con piezometro a tubo aperto.

Pista B

- Sondaggio SN1315 - campagna di indagine anno 2006 – (profondità di 15.0 m.)
Il sondaggio è stato attrezzato con Piezometro a tubo aperto

6. VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ AMBIENTALE

6.1. RELAZIONE DI SCREENING

La valutazione di Screening Ambientale è stata redatta per le seguenti Componenti:

Atmosfera

I potenziali impatti indotti dalla demolizione degli impalcati dei viadotti e dalla realizzazione ed esercizio dei relativi piazzali e piste di manovra sono:

- la dispersione di particolato ed inquinanti gassosi connessa all'attività di demolizione con tecnica mista ed alla riduzione granulometrica dei materiali risultanti;
- l'emissione di gas di scarico e di particolato correlati al transito ed all'attività dei mezzi di cantiere ed alla movimentazione degli inerti.

Si prevede di contenere gli impatti negativi correlati alle suddette attività attraverso l'utilizzo di soluzioni ormai consolidate nell'usuale pratica di cantiere ed essenzialmente riferibili a:

- bagnatura sistematica delle piste di cantiere e dei cumuli detritici;
- pulizia degli pneumatici nei mezzi d'opera;
- posizionamento di teli antipolvere sia sui cumuli di materiale che sui mezzi d'opera;
- organizzazione delle aree di carico e scarico;

- aspersione di agenti depolverizzanti;
- utilizzo di cannoni abbatti polvere sia nel corso delle operazioni di demolizione e frantumazione a terra degli impalcati abbattuti che in quelle di movimentazione a terra.

In prossimità dei viadotti e della relativa viabilità di cantiere, il Monitoraggio Ambientale ha individuato 3 punti di misura. Le attività di monitoraggio saranno rimodulate in modo da consentire l'esecuzione di campagne di misura in concomitanza con la realizzazione delle opere di cui trattasi, tenendo così sotto controllo i potenziali effetti sulla componente in esame.

Ambiente Idrico Superficiale e Sotterraneo

Si ricorda che il tracciato interessato dal progetto in esame ricade nell'ambito del lotto 1.1 B della SS. 76 ed è localizzato all'interno del bacino del Fiume Esino, e quindi chiaro come, per i potenziali impatti sulle componenti, le lavorazioni più impattanti siano quelle correlate alle demolizioni dei viadotti.

Per tali attività è prevista la realizzazione di opportuni piazzali di lavorazione, posti in opera per il solo tempo necessario all'esecuzione delle suddette operazioni e di cui si è già riportata la consistenza; essi avranno, tra l'altro, la funzione di proteggere l'alveo del fiume Esino dai possibili impatti dovuti alla ricaduta di materiali provenienti dagli impalcati in demolizione.

Le lavorazioni saranno eseguite nel rispetto delle eventuali prescrizioni dettate dall'Autorità competente in sede di autorizzazione e, una volta terminate, i piazzali saranno rimossi e l'alveo del fiume ripristinato secondo l'originale configurazione, ripristinando le condizioni idrauliche (superficiali) ed idrogeologiche (profonde) del sito.

In corrispondenza delle aree interessate dalle varianti sono ubicati i seguenti punti di monitoraggio:

- Ambiente idrico superficiale, SZ1 (pista A) GC - SZ2 (piste Svincolo Serra San Quirico).
- Ambiente idrico sotterraneo, SN 1312 (pista svincolo Camponoecchio), SN 1314 (pista A), T2 (pista B), SN 1324 - SN1321 (pista svincolo Camponoecchio).

Le misure relative ai suddetti punti di monitoraggio, saranno rimodulati in modo da consentire la verifica degli impatti in corrispondenza delle lavorazioni potenzialmente più impattanti.

Suolo e Sottosuolo

Relativamente alla componente Suolo e Sottosuolo, si rileva che la variante in esame non introduce rilevanti impatti aggiuntivi rispetto a quanto già previsto, essendo le possibili ricadute ambientali connesse principalmente al transito dei mezzi di cantiere lungo le piste di movimentazione.

Nel caso dovesse risultare una contaminazione, saranno adottate le procedure previste dalla vigente normativa in materia.

Vegetazione Flora e Fauna

Come si desume dalla "Carta di Naturalità", elaborato del Piano di Gestione dei siti Natura 2000, area di intervento n.17 "valle Scappuccia" e area di intervento n. 18 "Gola della Rossa e di Frasassi", il territorio ricadente all'interno dell'area ZPS "Gola della Rossa e dei Frasassi" e del SIC "Gola della Rossa", attraversati dalla strada in esame, sono interessati da ampie fasce di boschi decidui con alcune zone di rimboschimenti sempreverdi, prateria chiusa continua, impianti arborei ed aree urbane.

L'area interessata dalla presente variante è ubicata in prossimità dello Svincolo di Camponoecchio, del viadotto Serra S. Quirico, dei Viadotti Fiume Esino 2, 3 e 4 sud sull'omonimo fiume.

La carta della vegetazione redatta in sede di Progettazione Esecutiva, individua nelle aree di intervento, la presenza della seguente vegetazione:

- Seminativo semplice;
- Vegetazione ripariale a prevalenza di salici e pioppi;
- Coltivi abbandonati ed incolti erbacei in genere; Vigneti;
- Bosco a dominanza di carpino nero e orniello;
- Bosco a dominanza di carpino nero e orniello con copertura dello strato arboreo ed arbustivo <60%;
- Vegetazione rupicola dei versamenti termofili, con lembi di bosco ricchi di specie mediterranee.

La momentanea sottrazione di habitat funzionale alla realizzazione del progetto in esame è pari complessivamente allo 0,04% della superficie di estensione complessiva dell'habitat nell'ambito della ZPS. Dal momento che la variante interessa un'area di elevato pregio naturalistico è stato redatto comunque un censimento delle essenze da ab-

battere per la realizzazione delle piste e dei guadi. Tale elaborato è allegato alla relazione di Screening

Rumore

Per quanto attiene alla componente in esame i potenziali impatti riferiti alla variante, si riferiscono soprattutto alla fase di demolizione dei viadotti e di riduzione granulometrica dei materiali di risulta, fase limitata nel tempo.

Il Progetto di Monitoraggio ambientale relativo al sublotto 1.1. B del Maxilotto 2, ha individuato, in prossimità delle aree interessate dalla variante, 6 punti di monitoraggio per i quali è prevista una rimodulazione delle misurazioni con l'obiettivo di consentire l'esecuzione di campagne di misura in concomitanza con le lavorazioni di demolizione degli impalcati. Nel caso in cui le indagini facessero rilevare la presenza di superamenti significativi si procederà all'individuazione di opportune misure di mitigazione. Tra queste si menziona la fornitura di barriere acustiche provvisorie, da utilizzarsi presso le aree di lavorazione contermini ai ricettori insediativi.

Vibrazioni

Per quanto attiene alla componente in esame, i possibili impatti sono da ascrivere prettamente alla detonazione degli esplosivi ed alla ricaduta al suolo dei detriti per le parti in cui si opererà per la demolizione con queste modalità. Tale disturbo risulta comunque limitato nel tempo ed esteso solo ai primi 500 m dall'intervento.

Al fine di limitare l'entità dei treni d'onda saranno predisposti sistemi di mitigazione consistenti in:

- frazionamento delle sequenze delle detonazioni, finalizzato all'allungamento della durata del brillamento a scapito dei fenomeni di amplificazione ed interferenza dei treni d'onda;
- preparazione dei letti di smorzamento per la caduta dei blocchi.

Per quanto attiene alle fasi di demolizione con metodica tradizionale, per contenere gli impatti vibrazionali, saranno preferibilmente usati escavatori con pinze idrauliche. Si presterà inoltre particolare attenzione alla manutenzione del manto stradale delle piste di cantiere, ed effettuate le seguenti attività:

- acquisizione dei dati d'archivio relativi al lavoro da svolgere ed alle strutture da salvaguardare all'intorno, approfondimenti mediante rilievi in situ, prove ed analisi;
- progetto dell'abbattimento controllato;
- monitoraggio strumentale degli effetti indotti;
- attività di informazione delle persone all'intorno.

In ordine alla necessità di verificare il rispetto dei limiti previsti per la componente in esame, sarà effettuato un controllo strumentale sulle onde sismiche per tutta la durata delle lavorazioni.

Paesaggio

L'area oggetto d'intervento dal punto di vista paesaggistico è interamente riferibile alla fascia appenninica. (cfr Carta della Morfologia del Paesaggio), e ricade in parte all'interno del Parco Regionale *Gola della Rossa*.

Si rileva che la realizzazione delle piste di manovra e piazzali di lavorazione funzionali alla demolizione e ricostruzione degli impalcati dei viadotti, comporta un maggiore impatto visivo per effetto della limitata riduzione della fascia ripariale e della momentanea alterazione dell'assetto morfologico dei luoghi, anche se limitato alla loro natura temporanea e quindi non significativo rispetto a quelli indotti dalla realizzazione dell'opera in sé.

In corrispondenza delle aree di cui trattasi, il Monitoraggio Ambientale ha individuato 4 punti di monitoraggio:

- PAE 14B (Viadotto Esino 2);
- PAE 17B (Svincolo Camponococchio);
- PAE 15B (Viadotto Esino 3);
- PAE 16B (Viadotto Esino 4).

le attività di misura, svolte in concomitanza con la realizzazione delle opere di cui trattasi, consentiranno di tenere sotto controllo i potenziali impatti sull'assetto paesaggistico del territorio e di verificare, al termine delle attività, l'ottimale ripristino dello stato dei luoghi.

6.1.1. MISURE DI MITIGAZIONE

Il progetto di variante non determina impatti a lungo termine sulle componenti indagate. Difatti, una volta terminate le lavorazioni, i piazzali di lavorazione saranno rimossi, le piste di manovra rinaturate. Sarà inoltre ripristinato l'alveo del fiume Esino. Non sono previste ulteriori misure di mitigazione.

6.1.2. MONITORAGGIO

L'intervento non introduce nuovi potenziali impatti significativi né nuovi potenziali ricettori e, pertanto, non sono quindi state previsti ulteriori punti di misura rispetto al Piano di Monitoraggio Ambientale approvato e in fase di esecuzione. Le misure previste per le singole componenti saranno tuttavia rimodulate in modo da consentire il monitoraggio anche degli effetti, seppur temporanei, indotti dalla realizzazione della variante in esame.

6.2. RELAZIONE PAESAGGISTICA

6.2.1. INQUADRAMENTO PAESAGGISTICO DEL TERRITORIO

In generale il lotto 1.1.B della SS.76 si sviluppa interamente all'interno della Regione Marche, interessando i Comuni di Fabriano, Genga e Serra San Quirico. L'intervento in progetto consiste, per la maggior parte, in un allargamento della sede attuale, ma il tratto dalla galleria Gola della Rossa allo svincolo di Serra San Quirico (circa 5 km) è invece previsto, per la carreggiata nord, in nuova sede.

Il tracciato di progetto ha origine in località Albacina nel comune di Fabriano (Ancona) e termina oltre lo svincolo di Serra San Quirico (dopo 13450 km per la carreggiata nord e 13950 km per il sud) in territorio dell'omonimo comune, dove inizia il tratto di S.S. 76 già a due corsie per senso di marcia e a carreggiate separate che, dopo 56 km, arriva al casello autostradale di Ancona Nord sulla A14 e, dopo ulteriori 4 km, all'aeroporto "Raffaello Sanzio" di Ancona Falconara.

Il tratto iniziale del percorso di progetto, è inserito in un corridoio, già infrastrutturato dalla S.S. 76 storica e dalla linea ferroviaria Orte-Falconara, che occupa il piede del versante della valle formata dal Torrente Giano, che poco più avanti, in località Borgo Tufico, confluisce nel Fiume Esino. A valle del punto di confluenza dei due corsi d'acqua, lungo la sponda destra dell'Esino, si trova il centro di Borgo Tufico (frazione di Fabriano) e l'ampia area industriale dove trovano sede importanti edifici produttivi del settore meccanico.

Il paesaggio d'area vasta presenta, con riferimento al corridoio interessato dall'infrastruttura di progetto, un mosaico complesso di habitat con vegetazione forestale a vari stadi evolutivi, che ben rappresentano il dinamismo subito dalle originarie, compatte, coperture forestali verso stadi degradati o artificializzati ad opera degli interventi e della presenza antropica.

Da un punto di vista climatico, si deve considerare che l'opera in questione si sviluppa tra le Regioni Umbria e Marche ed è attraversata dalla catena degli Appennini che lo ripartisce nel versante adriatico ed in quello tirrenico. Pertanto, il clima che ne risulta, pur sempre nell'ambito di quelli definibili temperati, presenta delle sensibili differenze fra i due versanti. I territori che appartengono alle Marche sono caratterizzati dai segni propri del clima mediterraneo, simili a quelli del settore nord-orientale dell'Italia. Per contro, le aree del versante tirrenico tendono ad assumere un carattere climatico moderatamente continentale. Le località situate sul versante adriatico, rispetto a quelle tirreniche, fanno registrare un maggior numero di giorni piovosi ed anche una maggiore quantità di acqua di precipitazione, meno evidente nei mesi estivi.

In particolare, l'area oggetto d'intervento, dal punto di vista paesaggistico, è interamente riferibile alla fascia appenninica. (cfr Carta della Morfologia del Paesaggio). Essa inoltre, è ubicata all'interno del Parco regionale Gola della Rossa e dell'omonimo Sito di Interesse Comunitario nonché della Z.P.S. "Gola della Rossa e di Frasassi"

6.2.2. LA VARIANTE PROGETTUALE

La variante in esame afferisce al più ampio sistema stradale denominato "Asse Viario Marche-Umbria e Quadrilatero di penetrazione interna", variante che trae origine dalla necessità, anche alla luce dei recenti eventi sismici, di procedere al rifacimento degli impalcati e all'adeguamento delle strutture di fondazione ed elevazione di 4 viadotti che insistono sul tracciato storico della S.S. 76., lavorazione peraltro già prevista in Progetto Definitivo.

Le operazioni di demolizione e ricostruzione prevedono la realizzazione di piazzole di lavoro aggiuntive destinate alla protezione dei corsi d'acqua, ad accogliere le operazioni di svaro dei vecchi impalcati, di demolizione degli stessi e di varo delle nuove travi di impalcato. Tutte operazioni che necessitano di piste di cantiere e guadi fluviali, a partire dalla viabilità esistente, per l'accesso alle zone di lavorazione.

Per quanto attiene al PEV in esame si rileva che la realizzazione delle piste di manovra e piazzali di lavorazione dotati di letti di smorzamento per la caduta dei blocchi di materiale da demolizione e funzionali alla demolizione e ricostruzione degli impalcati dei viadotti, comporta una limitata riduzione della fascia ripariale ed una momentanea alterazione dell'assetto morfologico dei luoghi, con impatti non significativi, in quanto di natura temporanea e irrilevanti rispetto a quelli indotti dalla realizzazione dell'opera in sé.

La morfologia dell'area sarà conformata, al termine dei lavori, al profilo preesistente, provvedendo a ricostruire lo

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.]

strato agrario preesistente del suolo, adottando tutte le tecniche necessarie alla buona riuscita dell'intervento. Si procederà infine alla piantumazione delle essenze rimosse per la realizzazione delle opere.

Non sono previste misure di mitigazione aggiuntive rispetto a quelle previste dal PEA.

6.3. VALUTAZIONE DI INCIDENZA

6.3.1. STUDIO SU AREA S.I.C. "GOLA DELLA ROSSA" E AREA Z.P.S. "GOLA DELLA ROSSA E DI FRASASSI"

Lo screening preliminare è funzionale ad analizzare la possibile incidenza del progetto sul sito Natura 2000, sia isolatamente che congiuntamente ad altri progetti o piani. Nel corso di tale livello di valutazione è stata stabilita la significatività degli impatti sulle componenti biotiche ed abiotiche del sito di interesse comunitario o della zona di protezione speciale con il quale il progetto interferisce, in relazione alle necessità di conservazione e tutela delle specie e degli habitat che le ospitano.

6.3.2. SITI DELLA RETE NATURA 2000 INTERFERITI DAL PROGETTO.

L'area interessata dalla realizzazione della variante di cui trattasi, ricade all'interno del Sito d'interesse Comunitario "Gola della Rossa" (IT5320004), e della Zona di Protezione Speciale "Gola della Rossa e dei Frasassi" (IT5320017), che in corrispondenza delle piste A e B, si sovrappongono; tutti territori ricadenti in provincia di Ancona.

SIC IT5320004 - Gola della Rossa

Il Sito si sviluppa nel territorio montano della Provincia di Ancona. A nord è delimitato dalla strada Provinciale Senigallia-Albacina; procedendo verso est, in senso orario, il limite dell'area è dato dall'abitato di Serra San Quirico e quindi dalla valle dell'Esino. Il limite sud è costituito dal Monte Revellone che si trova nell'area in versante di destra idrografica del Fiume Esino, mentre ad occidente il confine è determinato dal Monte San Pietro-Colle di Cupi.

Quasi la totalità della superficie del SIC ricade all'interno del Parco Naturale Regionale della Gola della Rossa e di Frasassi; solo l'area delle cave della Gola della Rossa, che rappresenta circa il 10% della superficie totale, ricade nel territorio della Comunità Montana dell'Esino Frasassi.

La Zona di Protezione Speciale si sviluppa nel territorio montano della Provincia di Ancona; l'area è delimitata a nord dalle pendici del Monte Murano e dall'abitato di Serra San Quirico, ad est dalla valle dell'Esino, da Genga stazione e dall'area versante in destra idrografica del Fiume Esino, fino ai margini delle frazioni Valgiubola e Castelletta.

I Comuni interessati dal SIC - IT5320004 sono Fabriano, Genga e Serra San Quirico. La superficie del sito è di 1.301,00 ha, per la maggior parte ricadenti nel Comune di Serra San Quirico.

Il soggetto responsabile della gestione del Sito è la Comunità Montana dell'Esino-Frasassi che gestisce anche il Parco Naturale Regionale

ZPS IT5320017 – Gola della Rossa e di Frasassi

Il Sito si sviluppa nel territorio montano della Provincia di Ancona; l'area è delimitata a nord dalle pendici del Monte Murano e dall'abitato di Serra San Quirico, ad est dalla valle dell'Esino, da Genga stazione e dall'area versante in destra idrografica del Fiume Esino, fino ai margini delle frazioni Valgiubola e Castelletta. A sud il confine della ZPS corre lungo i crinali minori del Monte Valmontagnana che rappresenta il più alto rilievo della zona; ad ovest l'area è delimitata dalle pendici del Monte Civitella e dalla strada Provinciale per Genga

Il Sito è ricompreso all'interno del Parco Naturale Regionale della Gola della Rossa e di Frasassi tranne per 114 ettari esterni al Parco, ricadenti nel territorio della Comunità Montana dell'Esino-Frasassi. Amministrativamente la ZPS interessa il territorio dei Comuni Fabriano, Genga e Serra San Quirico.

La superficie complessiva del sito è di 2.640 ha, dei quali circa 1.245 ettari nel Comune di Genga, 695 nel Comune di Fabriano e 700 in quello di Serra San Quirico.

6.3.3. VALUTAZIONE DELLA SIGNIFICATIVITÀ

I potenziali effetti indotti dalla realizzazione dell'opera a danno delle specie e degli habitat, introdotti sono:

DEGRADO DI HABITAT, provocato da:

- Perdita di superficie di habitat
- Frammentazione degli habitat
- Alterazioni negative dei fattori necessari per il mantenimento a lungo termine degli habitat

PERTURBAZIONE DELLE SPECIE, provocata da:

- Sottrazione ed alterazione di habitat faunistici
- Rischio di abbattimento della fauna
- Disturbo alla fauna nel periodo riproduttivo
- Disturbo ai sistemi di comunicazioni e spostamenti tra gli habitat faunistici e all'interno dell'habitat

La porzione di territorio interessata dall'adeguamento alla cantierizzazione, ricade sia all'interno del Sito d'importanza Comunitaria "Gola della Rossa" IT5320004 che della Zona di Protezione Speciale "Gola della Rossa e di Frassassi" IT5320017, ed interessa un'area nella ZPS pari a circa 10.847 mq di cui 7.027 nel solo SIC "Gola della Rossa", pari cioè allo 0,05% dell'intero SIC ed allo 0,04 % della ZPS.

Inoltre, per l'individuazione dei possibili effetti sul SIC "Gola della Rossa", sono stati individuati gli habitat direttamente interferiti dalla realizzazione dell'adeguamento della cantierizzazione e dalla strada statale di progetto. Sono state dunque calcolate, per ciascun habitat, le superfici interferite rispettivamente dalla variante in esame e dalla SS.76 B, e ciascuno di questi valori è stato messo in correlazione con l'area totale di ciascun habitat ed espresso in termini percentuale di habitat sottratto. L'analisi ha rilevato che uno solo degli habitat risulta interferito dal progetto in esame e che detta interferenza avviene in aree puntuali dell'habitat stesso e comunque di limitata estensione, interessando una superficie pari a circa 5.721 mq, nell'ambito dell'intera ZPS.

Nella tabella seguente si riporta un'analisi comparativa delle superfici ricadenti all'interno dei siti della rete Natura 2000, interessate rispettivamente dal tracciato principale della SS.76B e dall'adeguamento della cantierizzazione di cui trattasi.

Estensione SIC		Estensione ZPS		Estensione asse principale				progetto di variante			
Ha	mq	ha	mq	nel SIC		nella ZPS		nel SIC		nella ZPS	
				mq	%SIC	mq	% ZPS	mq	%SIC	mq	% ZPS
1.301	13.010.000	2640	26.400.000	90.635	0,70%	101.696	0,39%	7.027	0,05%	10.847	0,04%

Al fine di determinare univocamente anche le potenziali interferenze sulla componente faunistica del SIC, sono state individuate, sulla base del "Piano di gestione Siti Natura 2000 - Area di progetto n.18 "Gola della Rossa e di Frassassi", le specie di interesse presenti nell'ambito dell'habitat interferito. Data la scarsa estensione e la natura prettamente puntuale dell'interferenza con l'habitat 92A0, sia dal punto di vista localizzativo che dimensionale, nonché la temporaneità della stessa si esclude qualunque possibile disturbo significativo alla fauna locale.

7. CONSIDERAZIONI DI ISTRUTTORIA

Esaminate e verificate le documentazioni progettuali, si può concludere che, per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006, la variante proposta non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comporta altre sostanziali modificazioni rispetto al progetto precedentemente approvato, non richiedendo l'attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi, ma comporta, per la particolare qualità dei luoghi in cui si svolgeranno i lavori, l'applicazione di procedure di salvaguardia adeguate e di misure di monitoraggio particolari da prevedere in fase di esecuzione.

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA – VAS**

ESPRIME PARERE

ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006,

che, per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza, sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art.169 perché la proposta di Variante relativa al progetto "Asse Viario Marche-Umbria e Quadrilatero di penetrazione". Maxi Lotto n.2: Lavori di completamento della direttrice Perugia-Ancona tramite realizzazione della SS 318 "di Valfabbrica", tratto Pianello - Valfabbrica, della SS76 "Val d'Esino", tratti Fossato di Vico Cancelli e Albacina-Serra S. Quirico e realizzazione della "Pedemontana delle Marche", tratto Fabriano / Muccia/Sferza -

(Handwritten signatures and initials)

Sublotti 1.1 - SS76. Variante Progettuale: Nuova viabilità di cantiere", sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore, fatta salva l'ottemperanza delle prescrizioni espresse nel seguito (indicanti alcuni contenuti minimi progettuali) e con la precisazione che qualora gli esiti degli approfondimenti prescritti dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base del presente parere si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti del progetto interessate dalle suddette variazioni.

PRESCRIZIONI SUL PROGETTO ESECUTIVO

Componenti Ambientali

1. Prevedere nel progetto esecutivo l'utilizzo di mezzi di trasporto dotati di tutti gli accorgimenti tecnici atti a minimizzare le emissioni nocive (gas di combustione, polveri, rumori, etc.), durante l'esecuzione dei lavori.
2. Accludere al progetto esecutivo le necessarie approvazioni per gli attraversamenti dei corsi d'acqua illustrando le modalità di realizzazione delle opere durante le fasi di cantiere e le sistemazioni previste a fine lavori per ognuno di essi.
 - a) Dettagliare in progetto le fasi di effettuazione delle opere provvisorie necessarie al varo del ponte Bailey, micropali, fondazioni e/o muri di contenimento, verificando il dichiarato non utilizzo di additivi.
 - b) Definire le fasi e le procedure di demolizione e di ripristino dei luoghi interessati dalle suddette opere.
3. Definire dettagliatamente nel Progetto Esecutivo le modalità operative e le procedure di emergenza per la messa in sicurezza della falda nel caso di sversamenti accidentali.

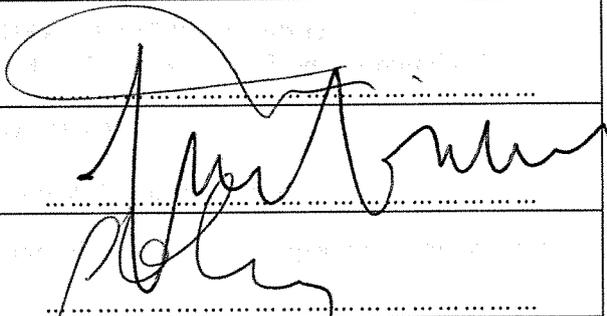
Progetto di Monitoraggio Ambientale

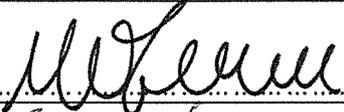
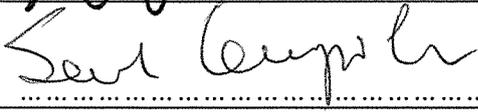
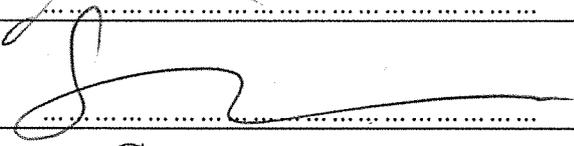
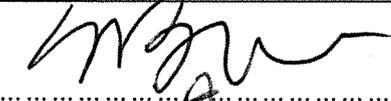
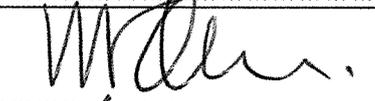
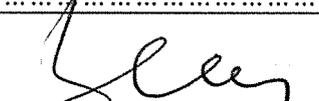
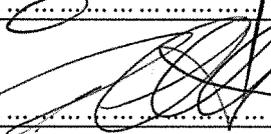
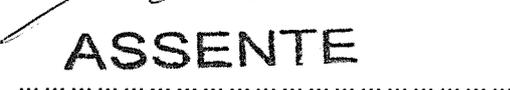
4. Il Proponente provvederà ad aggiornare e ad estendere il piano di monitoraggio presentato nel SIA, stabilendo – sia a livello procedurale che esecutivo – le modalità operative con le quali condurre i monitoraggi, i punti di campionamento, le strumentazioni da adottare, le modalità di misura, le frequenze, le durate, i parametri da rilevare e le modalità di restituzione dei dati, incluse le responsabilità annesse e connesse, relativamente a tutte le aree interessate dalle Varianti, con particolare attenzione alla eventuale necessità di incremento dei punti monitorati così come delle frequenze del monitoraggio. Tale piano, approvato dal Responsabile Ambientale, dovrà essere inviato al Ministero dell'Ambiente per il controllo in fase attuativa, insieme al progetto Esecutivo di Variante.

Mitigazioni

5. Approfondire e dettagliare il Piano complessivo delle opere di mitigazione, evidenziando in maniera inequivocabile le previsioni di completo ripristino delle condizioni preesistenti, sia dal punto di vista territoriale paesaggistico che ecosistemico, volte a ricostituire tutti gli habitat interferiti.
6. Per la componente avifauna, in particolare, prevedere come misura mitigativa la calendarizzazione delle lavorazioni in periodi non coincidenti con quelli della riproduzione, e comunque in accordo con l'Ente di gestione del "Parco della Rossa".

Ente Vigilante: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	ASSENTE
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	

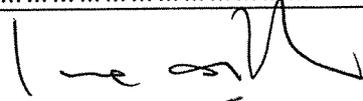
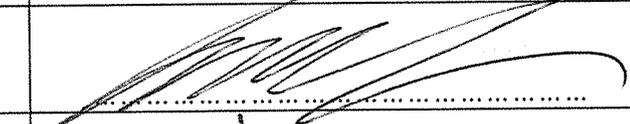
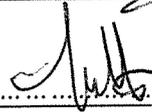
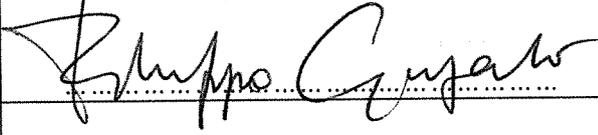
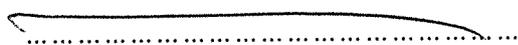
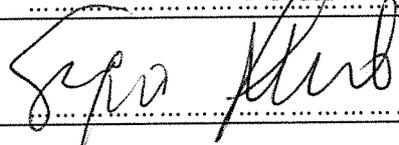
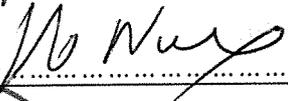
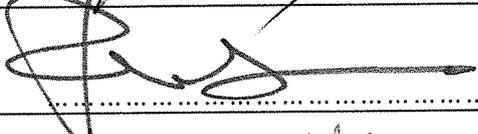
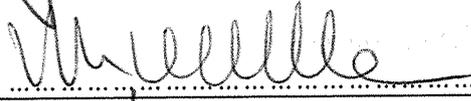
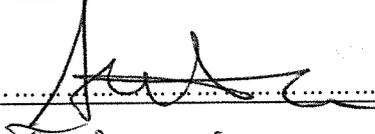
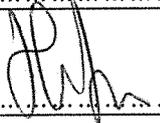


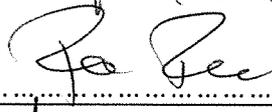








Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	

Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE

