



**Posizione di Funzione Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica**

Ministero dell'Ambiente e della Tutela Del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali - Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale

[DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

Presidente della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto Ambientale Via e Vas

[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

*e, p.c.*

ANAS S.p.A.

[anas@postacert.stradeanas.it](mailto:anas@postacert.stradeanas.it)

Comune Falconara Marittima (AN)

Comune di Ancona

Provincia di Ancona

A.R.P.A.M.

Dipartimento Provinciale di Ancona

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche

Dipa Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale - Settore sub-distrettuale per la Regione Marche

Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Direzione Generale Belle arti e Paesaggio

[mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it)

A.R.P.A.M. Direzione Generale Marche

[arpam@emarche.it](mailto:arpam@emarche.it)

ASUR Area Vasta 2

[areavasta2.asur@emarche.it](mailto:areavasta2.asur@emarche.it)

**REGIONE MARCHE:**

@paleo

Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio

P.F. Tutela delle acque e difesa del suolo e della costa

P.F. Tutela del territorio di Ancona e gestione del patrimonio

P.F. Trasporto Pubblico Locale, Logistica e viabilità



GIUNTA REGIONALE

Servizio Tutela Gestione e Assetto del Territorio

**Posizione di Funzione Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica**

Oggetto: [ID: 4536] Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19, del D. Lgs. 152/2006. [V00749] S.S. 16 "Adriatica" - Variante di Ancona. Intervento di ampliamento da 2 a 4 corsie del tratto fra lo svincolo "Falconara" e lo svincolo "Torrette". Adeguamento tecnico dei seguenti elementi della carreggiata Nord: coordinamento plano-altimetrico della prima curva tra la pk 0+000 e la pk 0+672, Galleria Barcaglione, Viadotto Falconara II e Galleria Orciani. Proponente: ANAS SpA. **Trasmissione parere regionale.**

Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), con nota DVA.U.0013033 del 22/05/2019, ns. prot. n. 624710 del 23/05/2018, ha comunicato a questo ufficio ed alle altre Amministrazioni interessate, la procedibilità dell'istanza, di cui all'art. 19 del D.Lgs. n. 152/2006, per la realizzazione del progetto indicato in oggetto, presentato dalla Società ANAS S.p.A.

Con nota ns. prot. n. 699894 del 06/06/2019 questa PF ha comunicato l'avvio del procedimento amministrativo relativo al rilascio del parere regionale nell'ambito dello screening nazionale per l'opera di cui all'oggetto.

Ad esito, si trasmette in allegato alla presente il relativo parere regionale, con allegati i contributi pervenuti da parte degli Enti delle Marche coinvolti nel procedimento.

Cordiali saluti

AB/

Il Responsabile del Procedimento

*Velia Cremonesi*

Il Dirigente

*Roberto Ciccioli*

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del D Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa

Classifica 400.130.10. V00749

**Oggetto:** Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19, del D.Lgs. n. 152/2006 statale. S.S. 16 "Adriatica" – Variante di Ancona. Intervento di ampliamento da 2 a 4 corsie del tratto fra lo svincolo "Falconara" e lo svincolo "Torrette". Adeguamento tecnico dei seguenti elementi della carreggiata Nord: coordinamento plano-altimetrico della prima curva tra la pk 0+000 e la pk 0+672, Galleria Barcaglione, Viadotto Falconara II e Galleria Orciani.

## RELAZIONE ISTRUTTORIA

### Riferimenti normativi

- L. 7 agosto 1990, n. 241;
- D.Lgs. n. 42 del 2004 "Codice dei Beni culturali e del Paesaggio";
- D.Lgs. n. 152 del 29/03/2006 "Norme in materia ambientale";
- L.R. n. 11. del 09/05/2019 "Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA)";

### Iter amministrativo

#### Iter amministrativo pregresso

Con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio DEC/DSA/234 del 24/03/2004 è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale, con prescrizioni, in merito al progetto SS16 Adriatica Variante di Ancona, ampliamento da 2 a 4 corsie, da realizzarsi nei comuni di Ancona e Falconara, proponente Anas Spa. Il decreto ministeriale recepiva quanto contenuto nella nota della regione Marche n. 813 del 19 maggio 2003

Con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare DVA-2013-0008350 del 08/04/2013 è stata determinata l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni al Decreto 234/2004 di cui sopra.

Con Decreto del Dirigente della Posizione di funzione Valutazioni ed autorizzazioni ambientali della Regione Marche n. 46/VAA del 15/04/2014 si è dichiarata l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del Decreto 234/2004 **ad eccezione della prescrizione n. 9**, inerente lo studio dell'inquinamento atmosferico, e per la quale si rimandava alla progettazione esecutiva. Nello stesso Decreto si chiedeva che fossero recepite le seguenti indicazioni/prescrizioni:

#### Acque superficiali

1. In collaborazione con l'ARPAM Dip. Ancona dovranno essere stabiliti i due punti di monitoraggio, uno a monte ed uno a valle dell'intervento;
2. Nel set di parametri da indagare nella tabella 12 del PMA dovrà essere inserito il parametro Piombo ed esclusi i seguenti parametri: Ferro, Calcio, Alluminio, Colorazione, Trasparenza, Streptococchi fecali, Coliformi totali, in quanto ritenuti poco significativi.
3. A seguito dei risultati dell'ante operam dovranno essere definiti i valori di soglia di attenzione e di intervento ed i comportamenti da assumere in caso di superamento delle soglie.

#### Aria

4. Nella fase di progettazione esecutiva dovrà essere ottemperata la prescrizione n. 9 del Parere n.813/2003 della Regione Marche, recepito nel DEC/DSA/2004/0234 del 24/03/2004 del Ministero dell'Ambiente.
5. Il programma delle attività da seguire dovrà essere conforme a quello descritto nei paragrafi 4.5.4.1 Ante Operam, 4.5.4.2 Corso d'Opera, 4.5.4.3 Post Operam della relazione generale del Piano di Monitoraggio Ambientale, distribuendo equamente le misure nell'arco dell'anno;

6. Integrare le schede di rilevamento dell'atmosfera con i valori delle medie calcolate sulle 8 ore mobili anche in forma tabellare;
7. Dovranno essere indagati tutti i metalli indicati per le misure ATMC;
8. La società dovrà effettuare il monitoraggio in corso d'opera, per tutta la durata dei lavori, anche se gli stessi si protrarranno per più di tre anni

#### Rifiuti/Suolo

9. in merito allo stoccaggio del terreno vegetale, così come previsto dal Piano Cave della Regione Marche, l'altezza massima dei cumuli non dovrà eccedere i 2 metri di altezza, prendendo tutti gli accorgimenti necessari al fine di impedire la dispersione dei materiali da tali cumuli;
10. Si ritiene che per effettuare un campione rappresentativo della matrice suolo, tenendo conto dell'estensione dell'area presa a riferimento, debbano essere applicate le metodologie di campionamento previste dal D.M. 13 settembre 1999 "Metodi ufficiali di analisi chimica del suolo".

#### Rumore

11. Durante il monitoraggio post operam dovranno essere effettuate misure a centro stanza per verificare il rispetto dei limiti previsti all'interno degli ambienti abitativi, e qualora tali limiti non fossero rispettati dovranno essere previsti interventi diretti sui recettori per migliorare il potere fono isolante delle facciate.
12. Il proponente provvederà a far eseguire misure negli 8 punti previsti di durata settimanale per la fase ante operam i cui esiti dovranno essere forniti agli enti competenti.
13. Insieme ai risultati delle stime previsionali e delle misure dovranno essere forniti i dati di input utilizzati nelle simulazioni, con particolare riferimento ai flussi di traffico, nonché l'evidenza dell'effettuazione della taratura del software;

#### Vibrazioni

14. Le misure in corso d'opera dovranno essere eseguite in corrispondenza delle attività più impattanti;

#### Provincia di Ancona

15. Dovrà essere posta particolare attenzione al raccordo plano-altimetrico tra la strada provinciale n. 4 "del Vallone" e la nuova rotatoria da realizzare, sistemando il piano viabile per circa 150 ml cioè fino a coprire il cavalcavia denominato "Cavalcavia Torrette-Agugliano" ed individuato nel catasto provinciale come opera n. 37.

#### Autorita' di Bacino

16. per le aree di versante in dissesto identificate con il codice F-12-0034 e F-13-0178 il monitoraggio inclino metrico dovrà essere proseguito per tutta la durata prevista dalla verifica di compatibilità idrogeologica prodotta da ANAS spa.
17. per le altre due aree in frana del PAI (F-13-0173 e F-13-0182) dovrà esser previsto già nella fase progettazione esecutiva il monitoraggio inclinometrico da prolungarsi con le stesse modalità di cui al punto precedente.

Con nota loro prot. CDG-0613218-P del 19/11/2018, acquisita dal Ministero per l'Ambiente e per la tutela del territorio e del mare al prot. DVA-26293 del 21/11/2018, la Società ANAS S.p.a. ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 per le variazioni progettuali oggetto della presente valutazione.

Poiché gli interventi proposti comportano un incremento dei volumi delle demolizioni e degli scavi che richiede, data l'entità degli stessi, una adeguata modalità di movimentazione e gestione dei materiali di scavo, nonché di cantierizzazione (solo l'intervento di coordinamento plano-altimetrico della curva da pk 0+000 a pk. 0+672 implica un aumento del volume degli scavi di circa 35.000 mc), si è ritenuto che possano sussistere potenziali impatti, significativi e negativi e che fosse,



quindi, necessario lo svolgimento di una adeguata valutazione ambientale attraverso la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19, del D.lgs n. 152/2006.

Successivamente, a seguito della presentazione della documentazione di screening da parte di ANAS, il MATTM, con nota DVA.U.0013033 del 22/05/2019, ns. prot. n. 624710 del 23/05/2018, ha comunicato a questo ufficio ed alle altre Amministrazioni interessate la procedibilità dell'istanza di cui all'art. 19 del D.Lgs. n. 152/2006.

#### Descrizione dell'intervento oggetto dell'istanza

Secondo quanto riportato dal proponente, le modifiche apportate al progetto definitivo si sono rese necessarie a seguito delle Osservazioni contenute nel Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 65/2017 del 25/01/2018 relativamente agli aspetti riguardanti la viabilità.

Con riferimento alla carreggiata Nord, che si colloca prevalentemente sul sedime della strada SS16 esistente, il progetto definitivo, già valutato, prevedeva, nell'ottica della conservazione di alcune opere (galleria Barcaglione e galleria Orciani), il passaggio da una carreggiata di larghezza complessiva 9.75 m (come previsto per una strada di tipo B dalle normative vigenti) ad una di larghezza pari a 8.0 m (imposta dalla dimensione delle gallerie esistenti): per garantire la sicurezza dell'utente in tali tratte, il progetto definitivo imponeva un limite di velocità di 80 km/h.

Sia nel tratto interessato della prima curva (progressiva compresa tra 0+000 e 0+672.051) che quello della curva in corrispondenza del viadotto Falconara II (pk 2+333.31), tracciate nell'ottica della conservazione dell'esistente, le verifiche di sicurezza per la velocità di percorrenza 110 km/h, non potevano essere rispettate, e pertanto anche in questo caso era stato imposto il limite di velocità di 90 km/h.

Il CSLP si è espresso ritenendo che: "...tale approccio nel caso di specie ha dato origine ad alcune criticità e non conformità significative per la carreggiata Nord, con ripercussioni sulla fruibilità e sulla qualità dell'opera (livello di servizio offerto, qualità della circolazione, velocità consentite)."

Il progetto è stato quindi modificato come di seguito specificato:

#### **Iter amministrativo relativo alla proposta di variante e alla verifica di ottemperanza alle prescrizioni del Decreto della Regione Marche n. 46/VAA del 15/04/2014**

Con nota ns. prot. n. 699894 del 06/06/2019 questa PF ha comunicato l'avvio del procedimento amministrativo, convocando contestualmente un tavolo tecnico per il giorno 18 giugno 2019.

In data 11 giugno 2019 è stato svolto un sopralluogo congiunto tra tecnici di questa struttura e tecnici di ANAS al fine di visionare lo stato dei luoghi oggetto di variante.

Con nota loro prot. 15314 del 03/03/2019, acquisita al ns. prot. n. 721418 del 11/06/2019, il Ministero per i Beni e le attività culturali ha comunicato l'avvio del procedimento amministrativo.

In data 18 giugno 2019 si è svolto il tavolo tecnico precedentemente convocato. Le conclusioni della seduta sono state che il proponente avrebbe dovuto verificare se tra i recettori acustici in prossimità del raccordo tra SS76 e SS16 fossero state considerate le aree edificabili della zona di via del Tesoro, ai sensi del DPR 142/2004, e avrebbe dovuto rivedere, al fine di migliorarne la sicurezza, il raccordo per il ripristino della viabilità in via del Tesoro, interrotto dalla variante in esame. Avrebbe inoltre dovuto produrre una relazione a chiarimento dello stato di recepimento delle prescrizioni contenute nel Decreto della Regione Marche n. 46 del 15/04/2014. L'Arpam ha comunicato che avrebbe fornito le osservazioni di competenza.

Con nota loro prot. 22063 del 02/07/2019, acquisita al ns. prot. 837511 del 02/07/2019, ARPAM – Dip. di Ancona ha inviato le proprie osservazioni tecniche suddivise per matrici ambientali.

Con nota ns. prot. 860355 del 08/07/2019 sono state trasmesse al proponente le richieste di integrazioni e contestualmente è stato trasmesso ai soggetti che avevano partecipato al tavolo tecnico il relativo verbale.

Con nota loro prot. 420466 del 18/07/2019, acquisita al ns. prot. 907495 del 19/07/2019, ANAS ha trasmesso la seguente documentazione:

- Piano di monitoraggio ambientale;
- Studio sull'inquinamento atmosferico;
- Quadro sinottico relativo alla verifica di ottemperanza.

Con nota ns. prot. 952125 del 01/08/2019 questa PF ha richiesto ai soggetti coinvolti nel procedimento il contributo istruttorio relativo alla documentazione integrativa fornita da ANAS.

Con nota loro prot. 464885 del 08/08/2019, acquisita al ns. prot. n. 981102 del 08/08/2019, ANAS ha comunicato di essere in procinto di completare la documentazione progettuale in risposta a quanto precedentemente richiesto con la ns. nota prot. 860355 del 08/07/2019 di cui sopra.

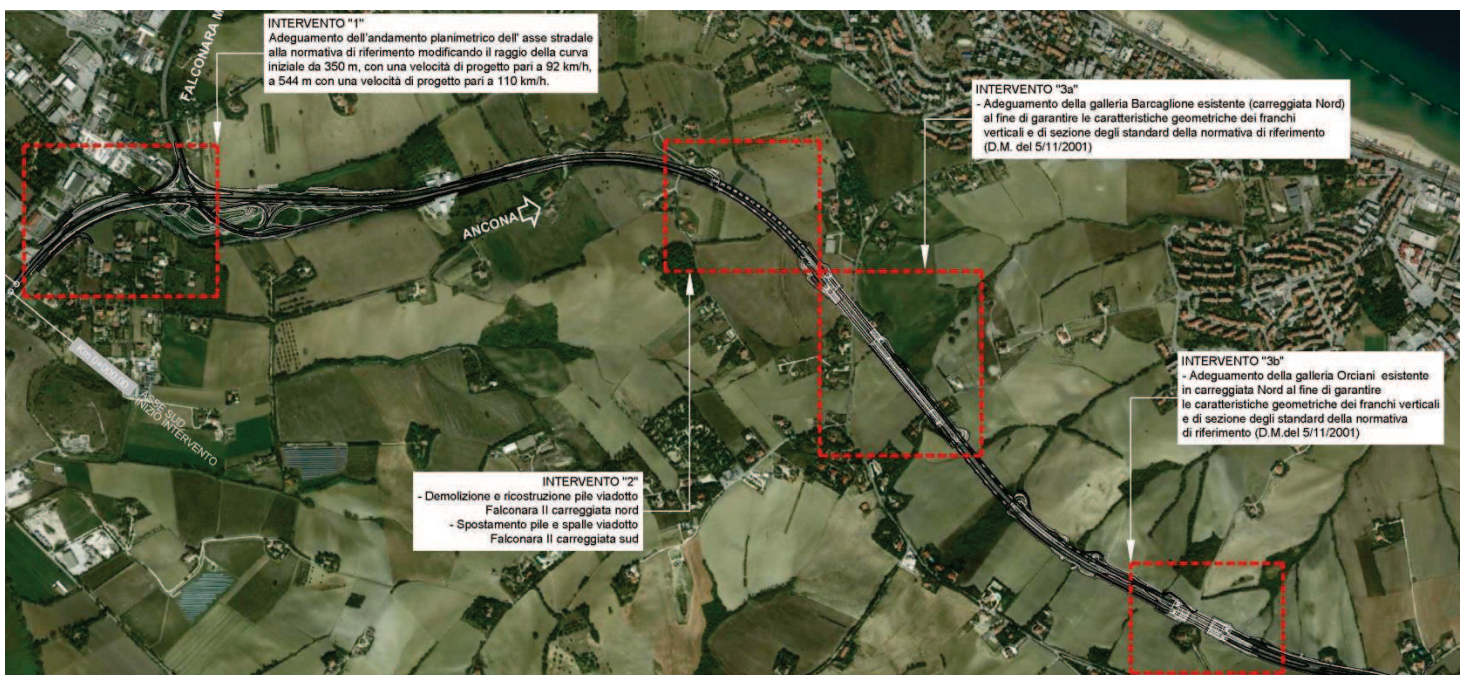
Sono pervenuti due contributi istruttori da parte di ARPAM il primo del 30/08/2019 prot. n.1031365

ANAS ha trasmesso la documentazione integrativa di completamento con nota del 26/09/2019 prot. n. 1146142, a seguito della quale l'ARPAM ha trasmesso un secondo contributo istruttorio nel mese di ottobre.

## **ISTRUTTORIA SULLA DOCUMENTAZIONE PRODOTTA**

### **Sintesi dall'elaborato "Studio preliminare ambientale"**

#### **Descrizione delle opere oggetto di variante**



Secondo quanto riportato dal proponente, le modifiche apportate al progetto definitivo si sono rese necessarie a seguito delle Osservazioni contenute nel Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 65/2017 del 25/01/2018 relativamente agli aspetti riguardanti la viabilità.

Con riferimento alla carreggiata Nord, che si colloca prevalentemente sul sedime della strada SS16 esistente, il progetto definitivo, già valutato, prevedeva, nell'ottica della conservazione di alcune opere (Galleria Barcaglione e galleria Orciani), il passaggio da una carreggiata di larghezza complessiva 9.75 m (come previsto per una strada di tipo B dalle normative vigenti) ad una di larghezza pari a 8.0 m (imposta dalla dimensione delle gallerie esistenti): per garantire la sicurezza dell'utente, in tali tratte, il progetto definitivo imponeva un limite di velocità di 80km/h.

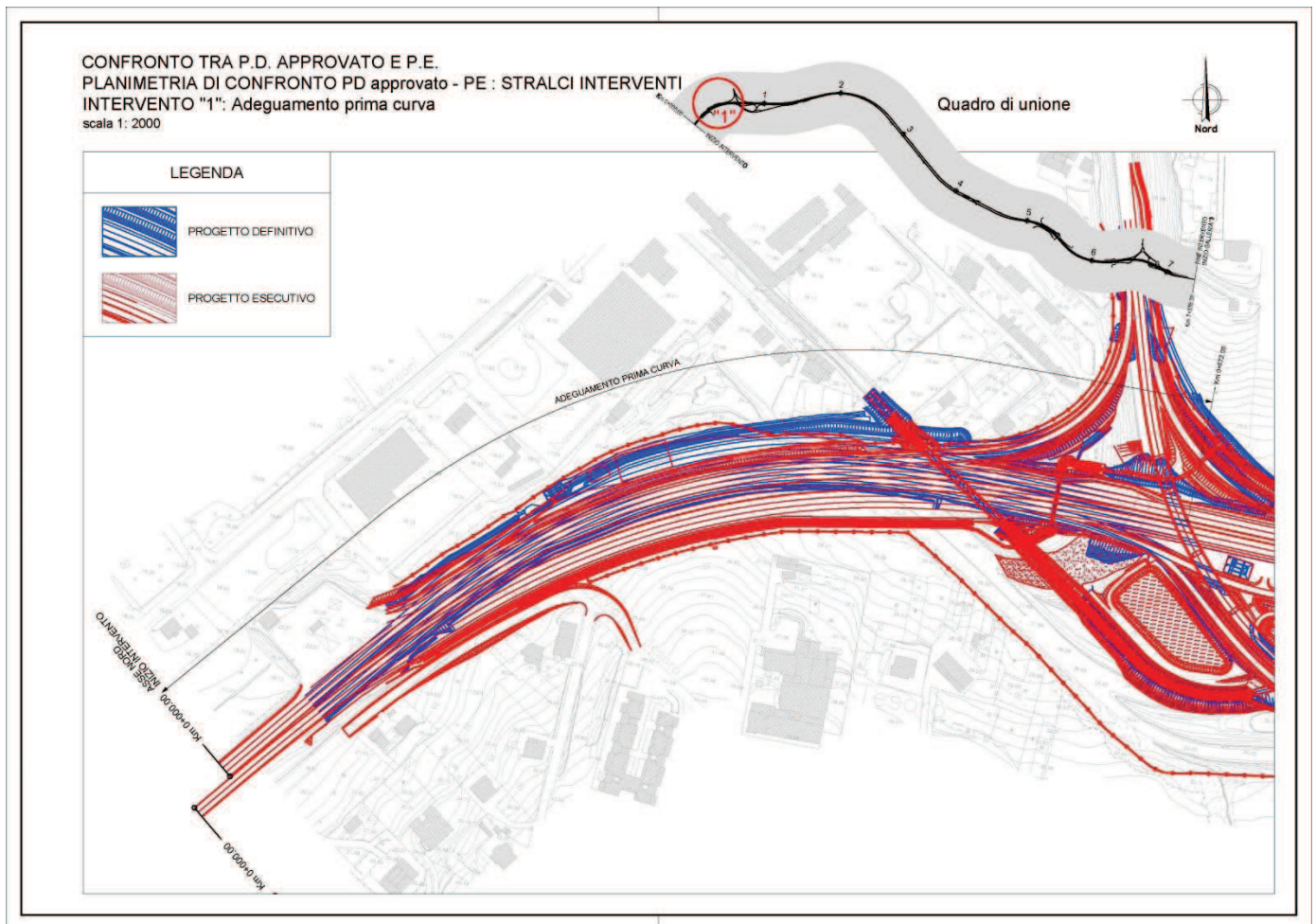
Sia nel tratto interessato della prima curva (progressiva compresa tra 0+000 e 0+672.051) che quello della curva in corrispondenza del viadotto Falconara II (pk 2+333.31), tracciate nell'ottica della conservazione dell'esistente, le verifiche di sicurezza per la velocità di percorrenza 110 km/h, non potevano essere rispettate, e pertanto anche in questo caso era stato imposto il limite di velocità di 90 km/h.

Il CSLLPP si è espresso ritenendo che: *"...tale approccio nel caso di specie ha dato origine ad alcune criticità e non conformità significative per la carreggiata Nord, con ripercussioni sulla fruibilità e sulla qualità dell'opera (livello di servizio offerto, qualità della circolazione, velocità consentite)."*

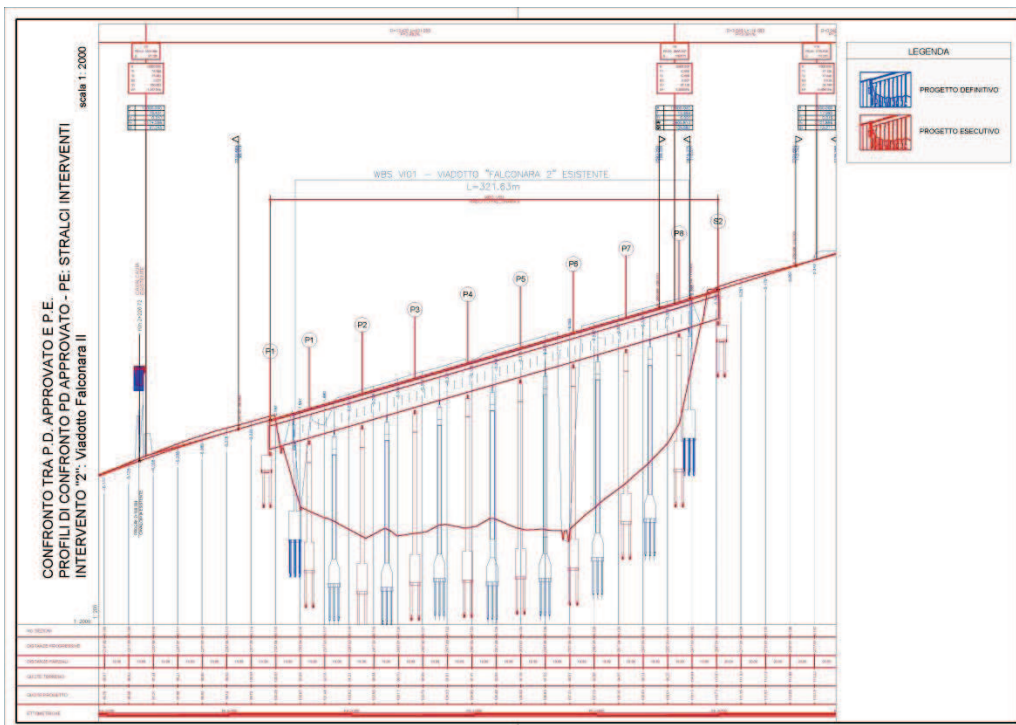
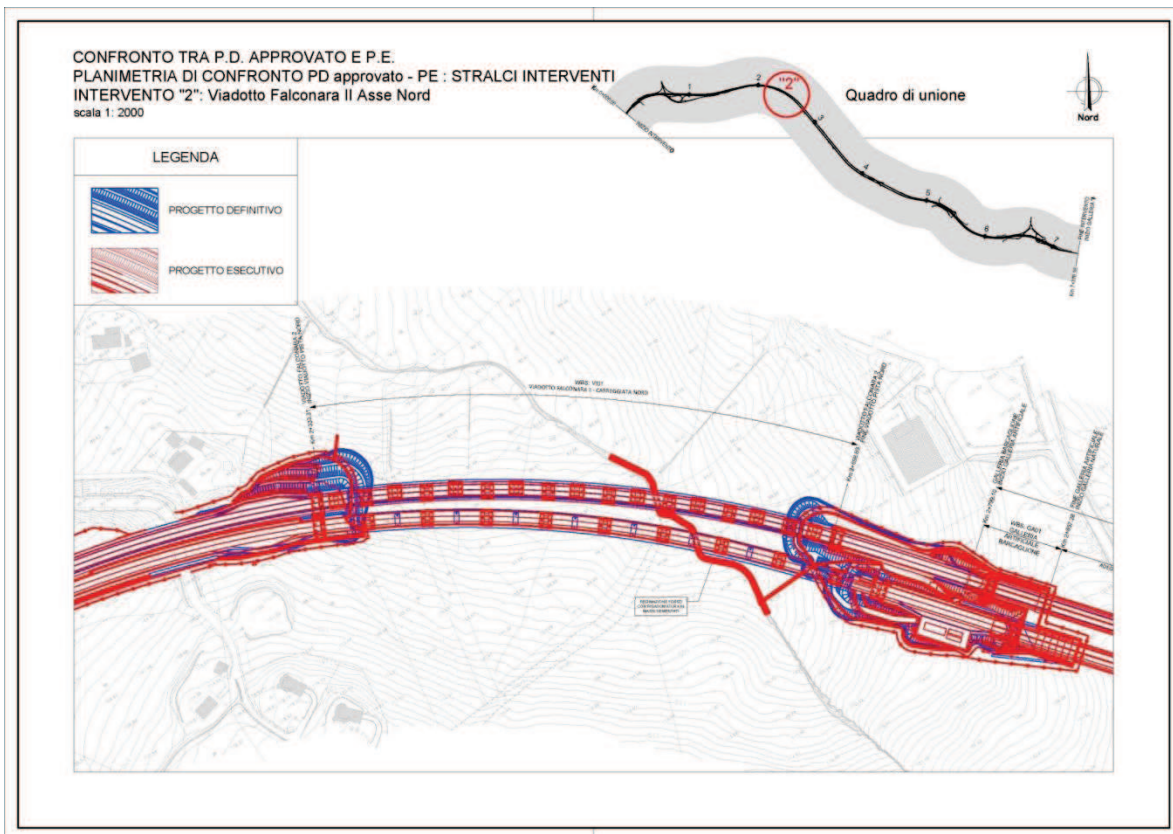
Il progetto è stato quindi modificato come di seguito specificato:

- "INTERVENTO 1" - Coordinamento plano-altimetrico della prima curva da pk 0+000,00 a pk. 0+672.051 (riferimento progressiva asse nord): è stato aumentato il raggio di curvatura da R=350m del progetto definitivo, ad R=550 m, in modo da assicurare un limite di velocità di 100 km/h compatibile con i limiti delle tratte stradali antecedenti e seguenti ( $\Delta V \leq 20$  km/h). Ciò ha indotto da un punto di vista altimetrico lo scostamento con l'asse del progetto definitivo di circa 50cm, e uno spostamento massimo della carreggiata di 20m verso sud (si vedano Figura 2 e Figura 3). Per la zona in dismissione della carreggiata nord esistente, è stata prevista una riambientazione con specie arboree e arbustive. L'incremento del volume di scavo, dovuto alla traslazione planimetrica della sede, è di 35000mc.





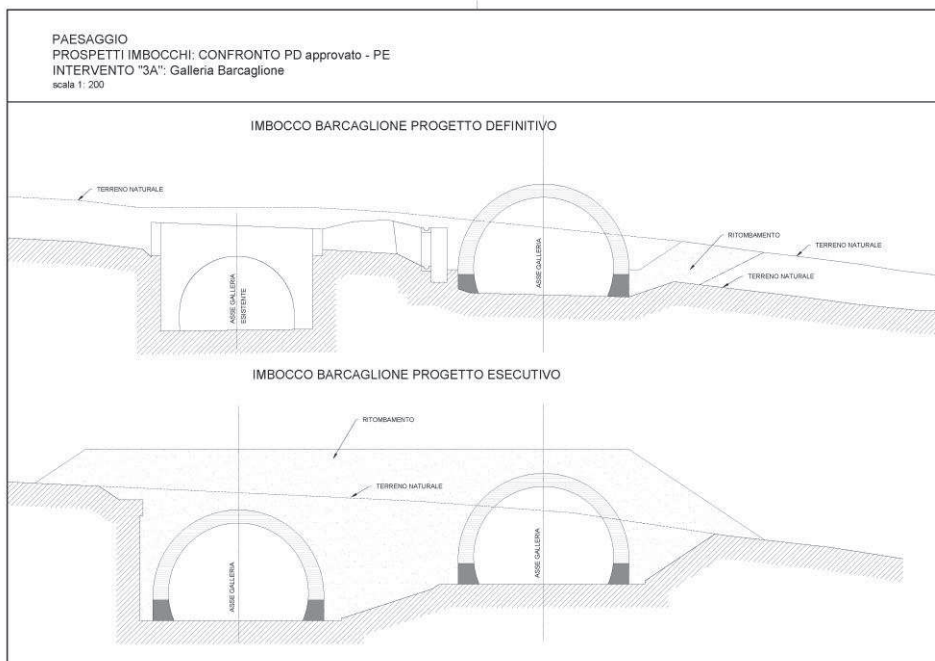
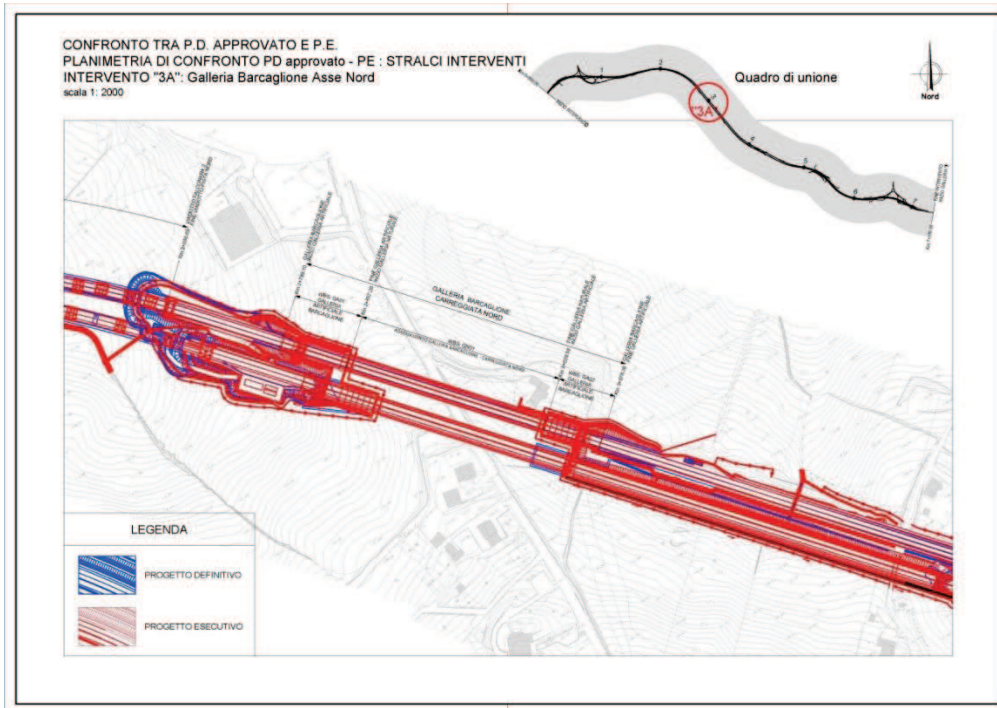
“INTERVENTO 2” - Viadotto Falconara II (Asse Nord): Tale viadotto si trova sulla carreggiata esistente (asse nord); il progetto definitivo approvato prevedeva la demolizione di spalle e impalcato e la conservazione delle pile, previo consolidamento. Per garantire le velocità di progetto richieste dal parere del CSLP, è stato necessario inserire gli allargamenti derivanti dalle verifiche di visibilità (il viadotto si trova all’interno di una curva, nel progetto definitivo il non rispetto di tali verifiche era stato superato con l’introduzione del limite di velocità di 90km/h). Le dimensioni dell’impalcato con i nuovi allargamenti non risultano più compatibili con la conservazione delle pile, pertanto è stato necessario prevederne la demolizione. Analogamente a quanto già previsto nel progetto definitivo approvato, le fondazioni delle pile del viadotto Falconara II non verranno demolite, pertanto il progetto prevede una nuova scansione delle pile. Il nuovo progetto del viadotto è stato redatto seguendo le nuove norme tecniche per le costruzioni “D.M. 17 gennaio 2018”. Per quanto riguarda il viadotto Falconara II Sud, si è proceduto a rivedere la scansione delle pile (rispetto al PD) per mantenerle allineate con il viadotto Nord.

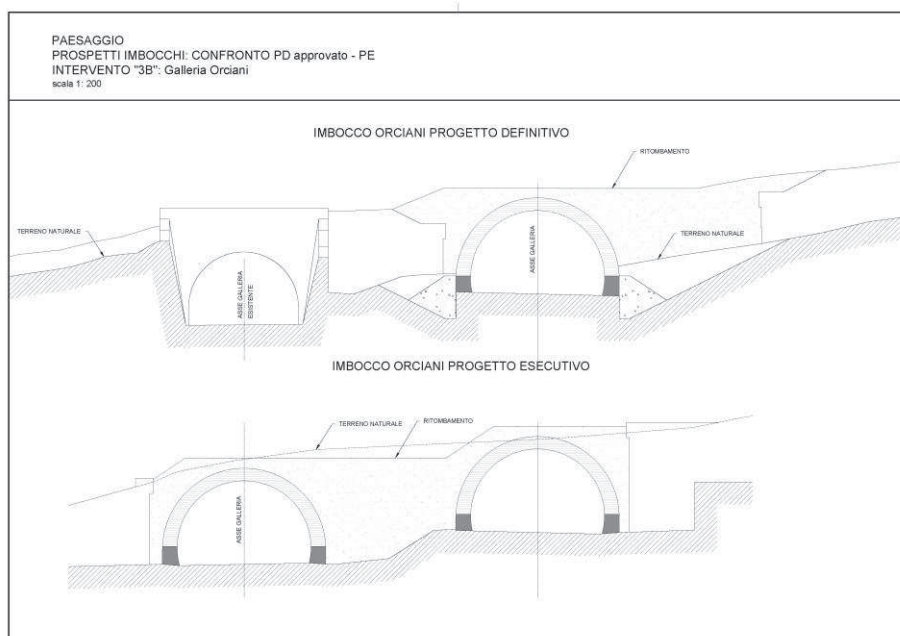
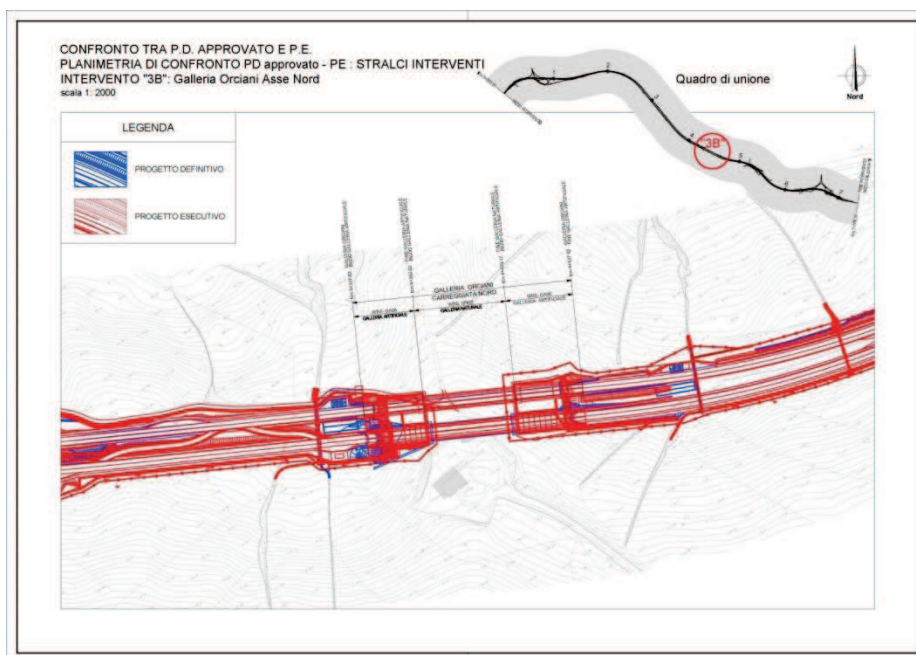


“INTERVENTO 3” - Galleria Barcaglione e Galleria Orciani (Asse Nord): entrambe le gallerie esistenti presentano una sezione stradale di tipo CNR III con carreggiata di larghezza complessiva 8.00 m, quindi ridotta rispetto alle zone all'aperto (9.75m), nel progetto definitivo tale situazione



potenzialmente pericolosa per l'utente, veniva affrontata introducendo il limite di velocità di 80km/h. Il parere del CSLPP, ha imposto l'adeguamento delle velocità di progetto e della sezione ad una di tipo "B". Nell'ambito dell'adattamento funzionale e geometrico, è stato quindi previsto l'alesaggio dei due forni, nonché la demolizione e la ricostruzione degli imbocchi. Anche la configurazione esterna sarà quindi omogenea tra le carreggiate.





## Rischio idrogeologico

### Galleria Barcaglione (Frana 3)

Il dissesto ricade all'interno della perimetrazione PAI R2 F-13-187 (P2); trattasi di fenomeni di colata superficiale passanti in profondità a scivolamento che si sono più volte manifestati nel tempo a seguito di intensi eventi meteorici. L'area cartografata, di circa 1,5 Ha, rappresenta la più evidente criticità geomorfologica censita lungo l'attuale SS16, come dimostra anche il fatto che la sua attività negli anni passati ha più volte creato disagi al traffico lungo la sottostante carreggiata. Il dissesto è stato oggetto di un'approfondita indagine geognostica e geofisica durante la campagna 2011 e del 2018. Confrontando gli esiti dei sopralluoghi del 2012 con quelli del 2017 si riscontra



una situazione sostanzialmente immutata dei quadri fessurativi sulle opere di sostegno a monte della SS16, mentre i recenti interventi Anas hanno portato ad un miglioramento delle condizioni di stabilità del pendio tanto che, per quanto noto, dopo la seconda metà del 2012 non si sono registrati ulteriori dissesti.



Parziale riattivazione E4: Galleria Barcaglione. Imbocco lato- dissesti km 3+110-3+275 lato monte

#### Galleria Orciani (Frana 5)

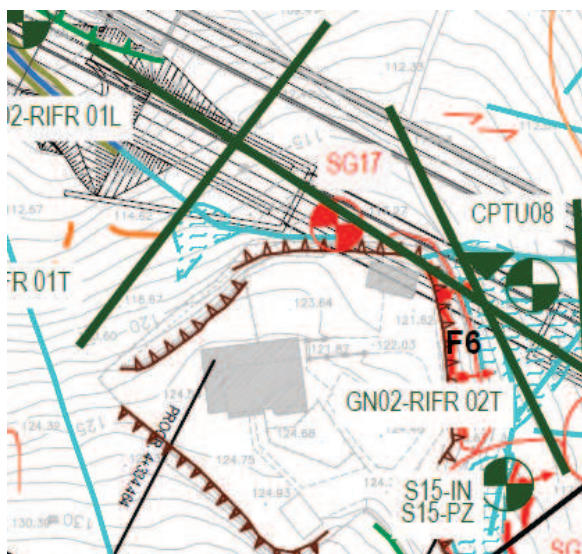
Il dissesto ricade entro la perimetrazione PAI R2 F13-0182 (P3) e deriva da fenomeni erosivi concentrati in alveo a valle del viadotto Orciani esistente attorno alla pk 3.980 ed imputabili alla restituzione concentrata delle acque drenate dall'attuale sede stradale. Procedendo verso la galleria Orciani ulteriori evidenze sono localizzate fra le pk 4.020 – 4.240 a monte del tracciato. Trattasi di piccole colate superficiali che talvolta in passato hanno portato materiale sulla sede stradale scavalcando i bassi muri esistenti; oggi sono contenute da una staccionata di recente realizzazione. Nello stesso tratto sono cartografati fenomeni di erosione concentrata, creep e soliflusso evidenziati anche dalla perdita di verticalità di alcuni pali della linea elettrica.



Dissesto tra Rilevato e Galleria Orciani - km 3+980 – 4+240 lato valle

### Galleria Orciani (Frana 6)

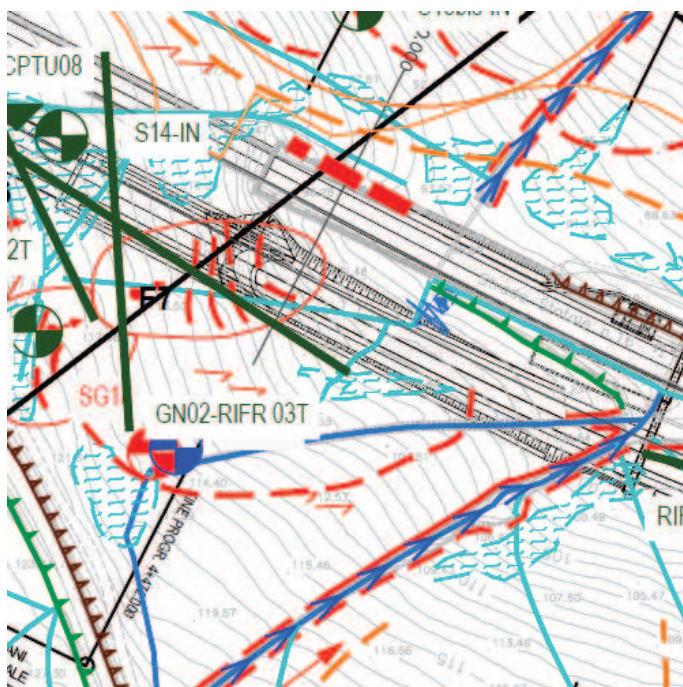
Il dissesto mostra le caratteristiche di un fenomeno di colata /scivolamento.



Frana 6-Galleria Orciani – dissesto km 4+420 – 4+480

### Galleria Orciani (Frana 7)

Il dissesto è riconducibile a fenomeni di colata o misti colata/scivolamento. L'area interessata dal fenomeno più ampio ed evidente rimane a valle dell'attuale SS16, è valutata in circa 1,5 Ha, include anche fenomeni di erosione concentrata in corrispondenza di alcuni rivi ed interessa il limite superiore della perimetrazione PAI R2 F-13-0178 (P3). Al piede della SS16 e nella porzione di monte sono evidenti ristagni idrici marcati da una fitta vegetazione. A monte della SS16 si localizzano alcune colate di dimensioni complessivamente più contenute che ricadono nell'angolo nord occidentale della perimetrazione PAI R1 F-13-0194 (P2).



Frana 7: Galleria Orciani Imbocco esistente AN – dissesti km 4+520 – 4+625 lato monte e valle



### Rischio idraulico

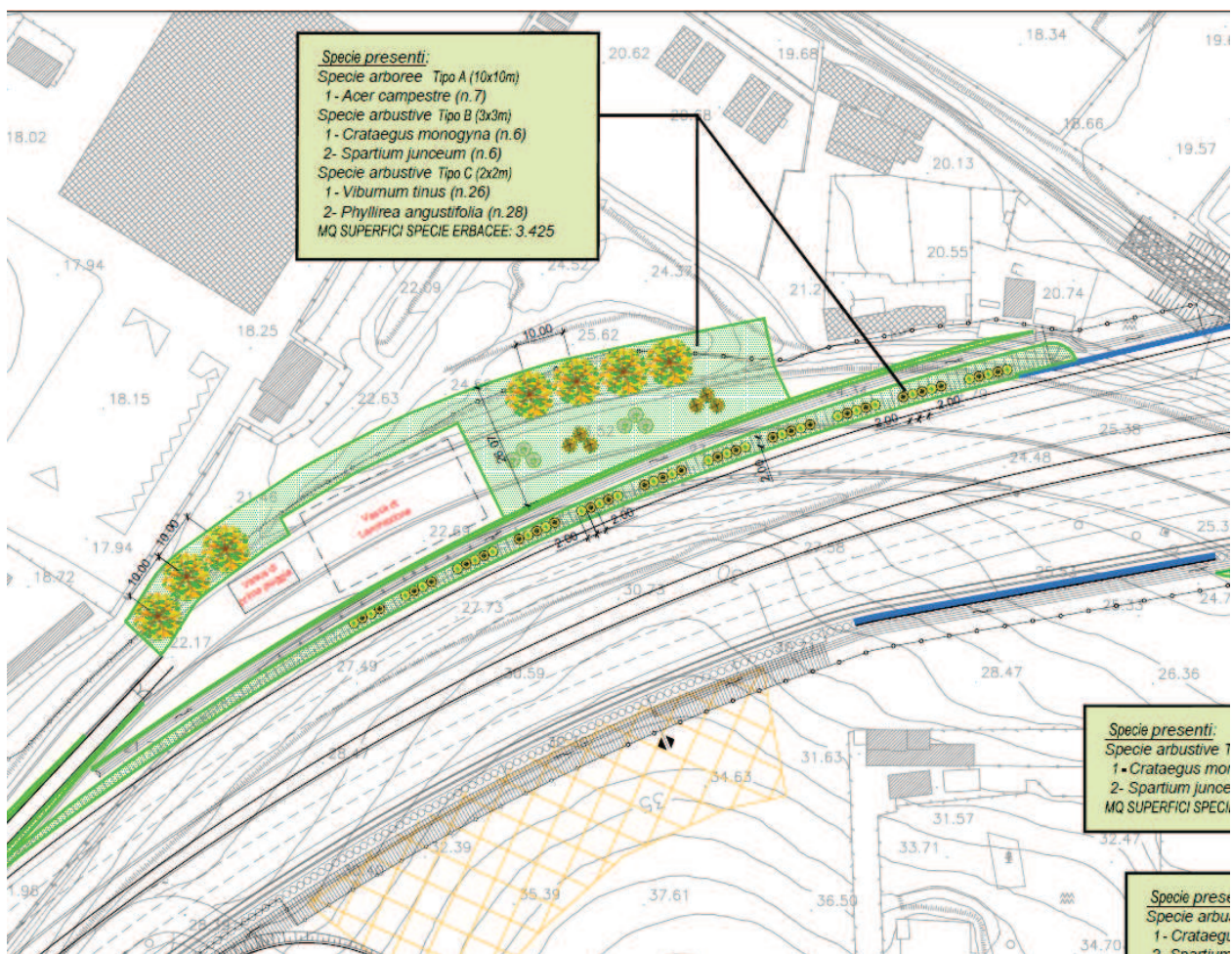
Relativamente al tema del rischio idraulico dalla visione delle carte del PAI non risultano aree perimetrate per rischio idraulico. Gli effetti prevedibili per la componente suolo sono quindi associati al possibile innesco di circoscritti fenomeni di frane superficiali.

### Paesaggio

I provvedimenti mitigativi consistono soprattutto nella tipologia delle opere realizzande che si conforma, anche nella carreggiata nord, a quanto previsto dal progetto definitivo approvato per la carreggiata sud in merito a:

#### Correzione curva

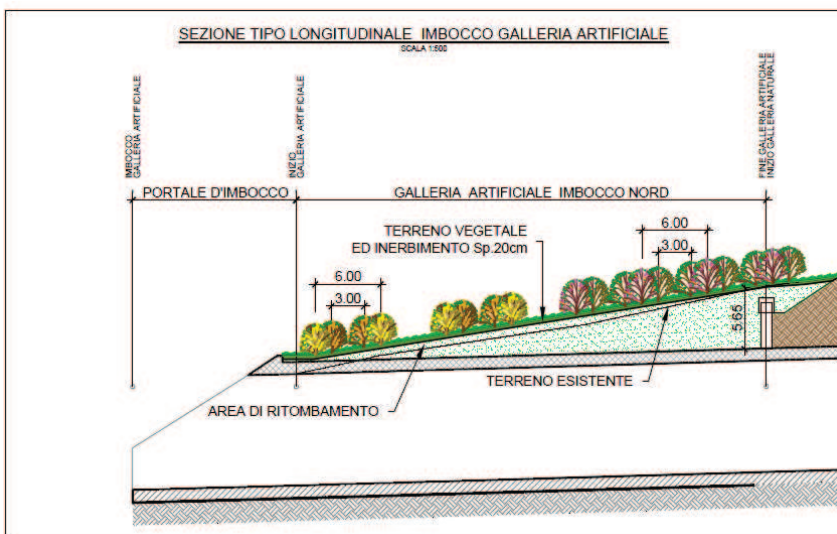
E' prevista la rigenerazione del suolo attualmente occupato dal sedime stradale, che con lo spostamento a monte della curva viene liberato dagli usi stradali e trasformato in area verde e area per all'alloggiamento della vasca di prima pioggia.



Estratto della tavola- interventi di inserimento ambientale e paesaggistico- Tav 1- Sistemazione a verde della curva oggetto di correzione

#### Imbocchi di galleria

Questi vengono realizzati a "becco di flauto" nelle gallerie Barcaglione ed Orciani anche nella carreggiata nord.



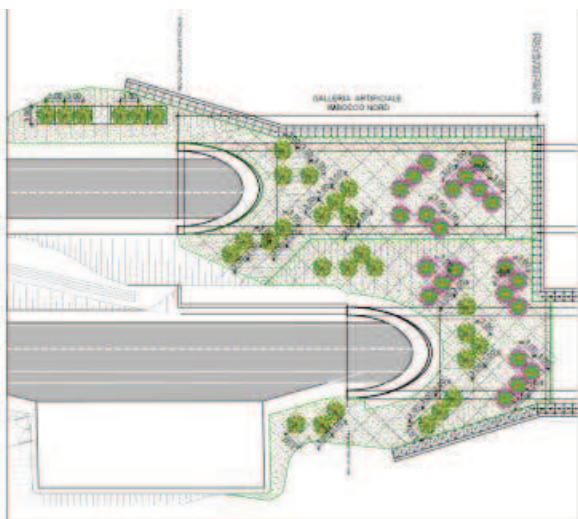
**Specie presenti:**  
 Specie arbustive Tipo B (3x3m)  
 1.-Tamarix gallica (Tamerice); (n.23)  
 2.-Spartium junceum (Ginestra); (n.31)

### Pile del Viadotto Falconara II

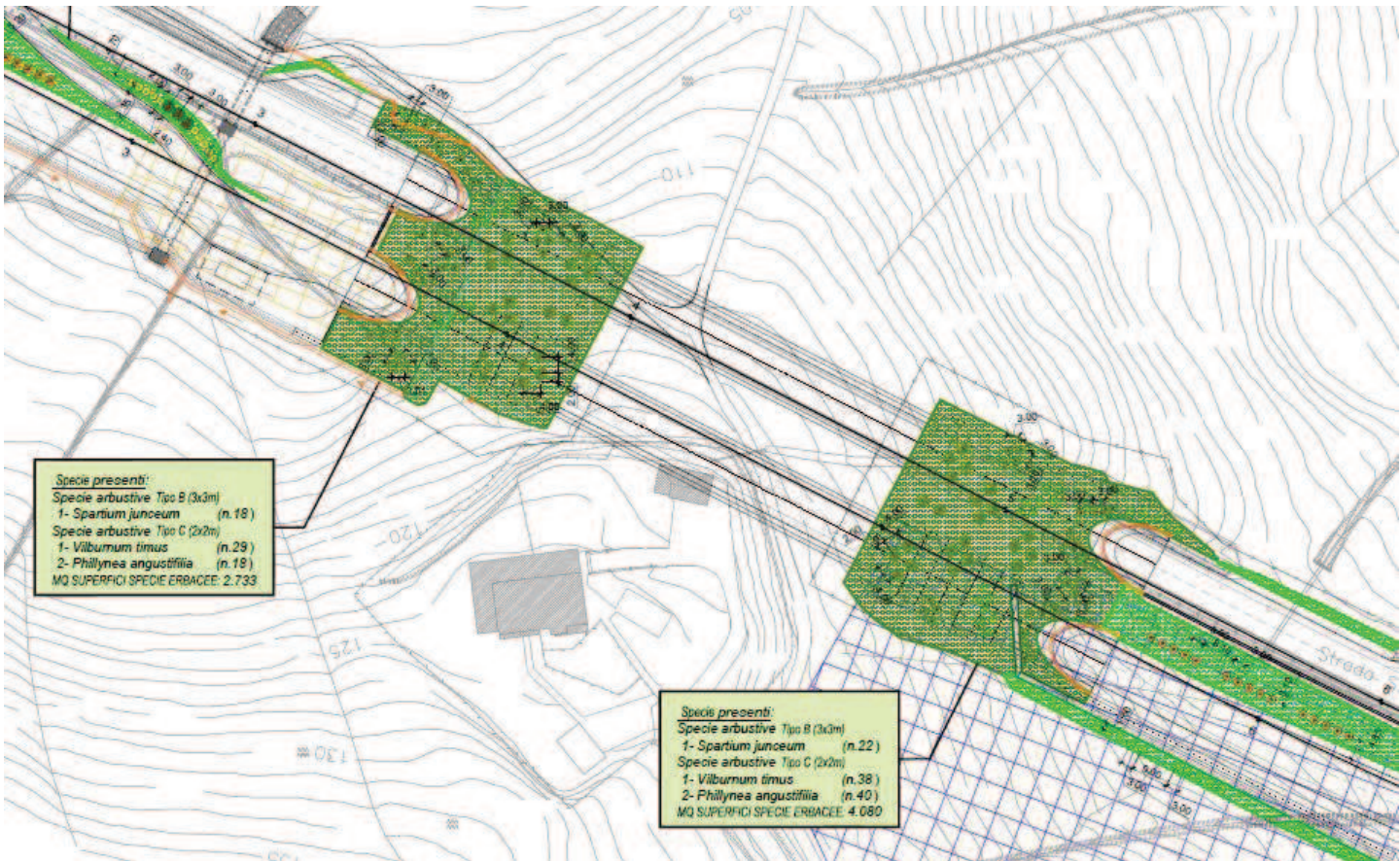
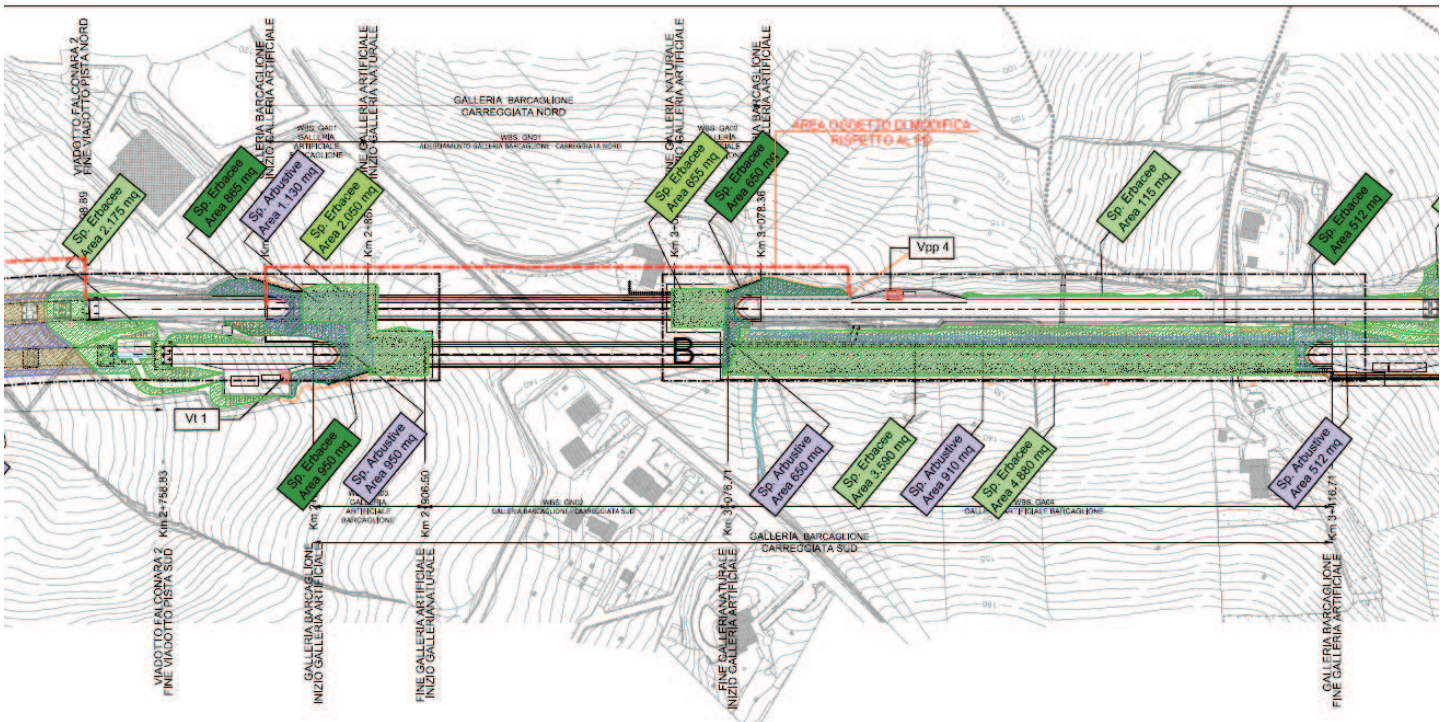
Le pile del ricostruendo viadotto sono rimesse in asse con quelle della carreggiata sud previste nel progetto definitivo.

### Opere a verde

Anche le opere a verde, atte a mitigare gli effetti sul paesaggio dovuti alle modifiche al progetto definitivo, si conformano quindi a quanto previsto dalla procedura di VIA e dagli atti di verifica di ottemperanza.









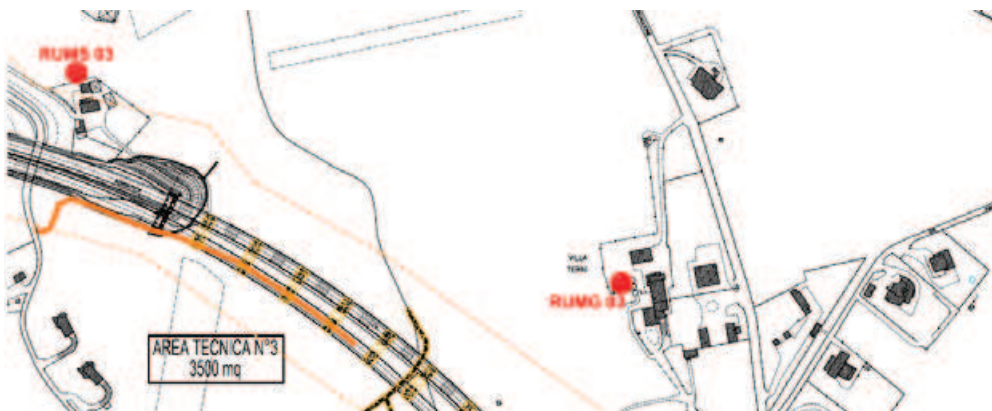
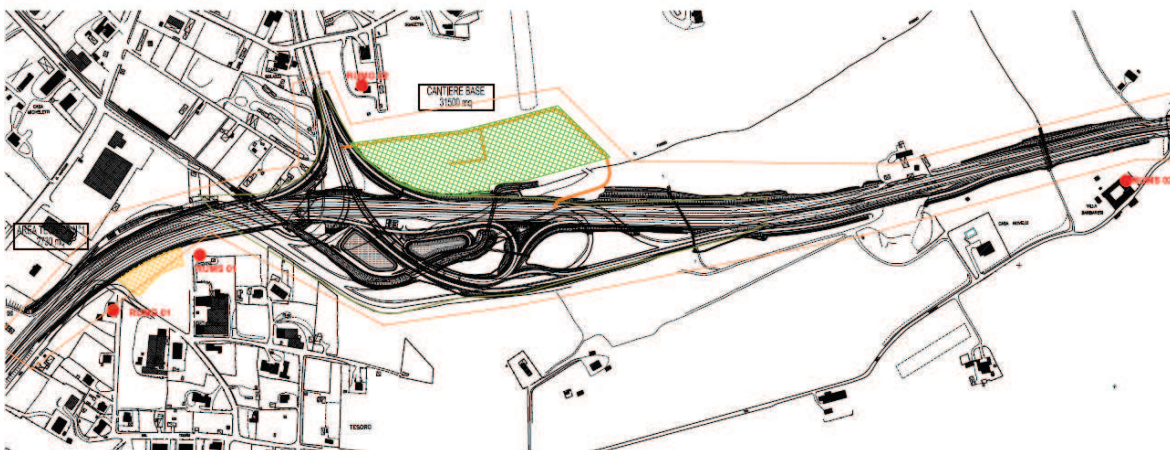
## RUMORE

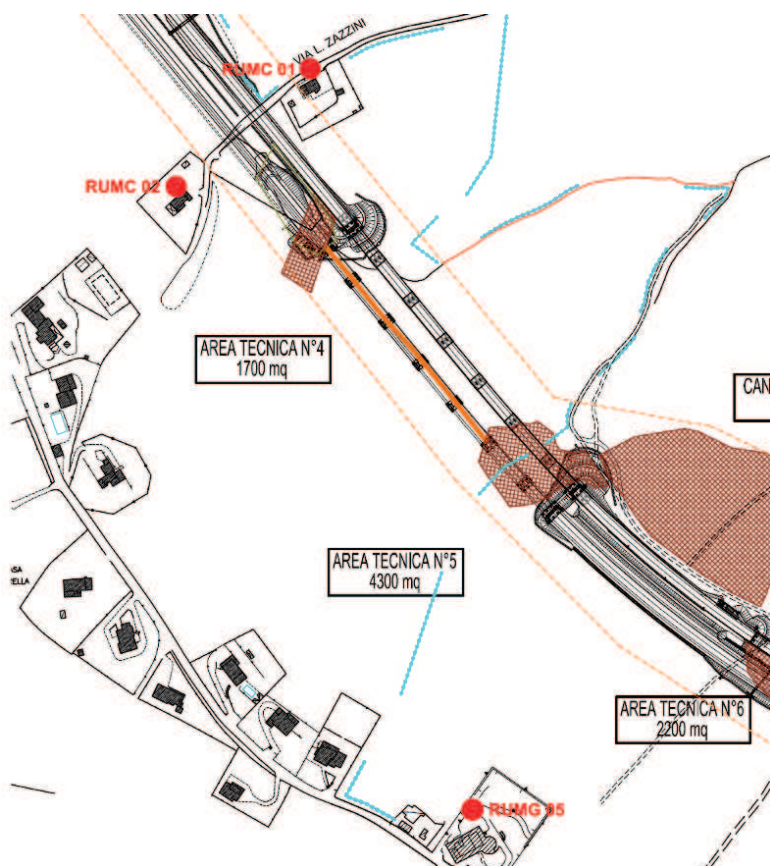
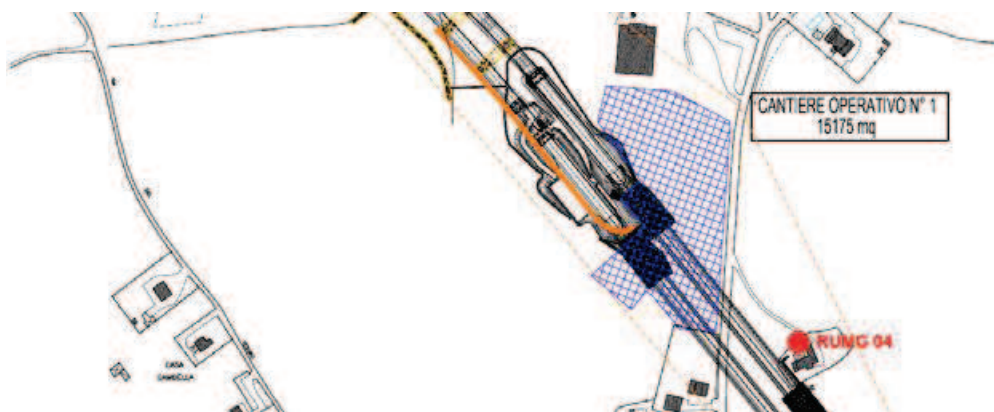
L'aggiornamento degli studi e delle indagini eseguito nella fase di progettazione esecutiva conferma il quadro previsionale degli effetti sulla componente e dei provvedimenti mitigativi già previsti. I risultati delle simulazioni acustiche effettuate sui ricettori significativi hanno rilevato il superamento diffuso dei limiti normativi specialmente per quanto riguarda il periodo notturno. Si confermano, pertanto, gli interventi mitigativi previsti dal progetto definitivo approvato ovvero l'installazione di specifiche barriere fonoassorbenti.

Gli interventi di mitigazione acustica proposti, oltre che tecnicamente conseguibili e di facile applicabilità, consentono una riduzione sensibile dell'impatto acustico dovuto alla sola Variante di Ancona, fino al contenimento dello stesso entro i valori limite vigenti presso la quasi totalità delle strutture edilizie analizzate.

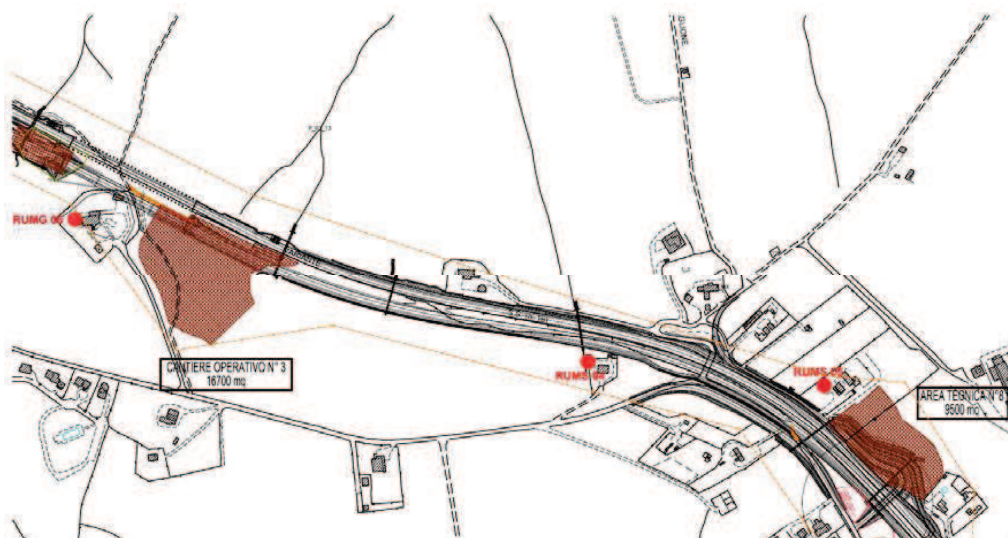
Risulta in ogni caso necessario porre l'attenzione sui ricettori maggiormente esposti, attraverso un approfondito piano di monitoraggio ambientale che intensificando i punti di misura nell'intorno garantirà il controllo del clima acustico nelle aree oggetto di intervento, consentendo di valutare sia l'efficacia degli interventi di mitigazione proposti che l'opportunità di mettere in atto ulteriori azioni di salvaguardia. L'ubicazione dei nuovi ricettori è stata riportata nel paragrafo 4.1.2, al quale si rimanda.

Per la fase di esercizio ed al fine di determinare i livelli di rumorosità prodotti dal traffico veicolare, sono state individuate delle postazioni di misura fissa RUMS che misureranno in continuo il rumore per 7 giorni consecutivi. L'ubicazione di tali postazioni è riportata di seguito.









## STRUTTURA DEL PROGETTO DI CANTIERIZZAZIONE

La viabilità interessata dal traffico indotto dalle attività di costruzione dell'opera in esame non verrà modificata, essa si estende dalle aree immediatamente limitrofe alla zona dei lavori, fino ai poli estrattivi dei materiali di costruzione ed alle discariche variamente ubicate nei dintorni di Ancona e tutte confermate in sede di progetto esecutivo. La viabilità di collegamento della zona dei lavori con le cave e discariche individua arterie stradali idonee al transito di mezzi pesanti, e le cui capacità e livelli di servizio non vengano significativamente ridotti per effetto del numero di viaggi orari degli autocarri diretti o provenienti dalle aree di lavoro.





Corografia con i siti di prestito/deposito e relativi percorsi

Dalla sovrapposizione delle carte delle piste e delle aree di cantiere che segue, si da evidenza dell'invarianza del progetto di cantierizzazione dell'opera.





Sovrapposto aree e piste di cantiere PD-PE

Come si nota dalla sovrapposizione, le aree e le piste di cantiere sono sostanzialmente confermate, le uniche variazioni riguardano la sottrazione di alcune "aree Tecniche" che erano previste in prossimità del viadotto Falconara II e degli imbocchi delle due gallerie considerate.



Aree eliminate rispetto al PD

### CARATTERISTICHE DELLE NUOVE ATTIVITÀ PREVISTE CON LE MODIFICHE DEL PROGETTO

Le modifiche al progetto esecutivo possono determinare effetti prevedibili sulle componenti rumore, vibrazioni e atmosfera relativamente ai ricettori più prossimi alle lavorazioni e alla viabilità di cantiere.

Rispetto al quadro prefigurato dal progetto definitivo nel progetto esecutivo si registrano le seguenti modifiche dovute alle nuove attività di lavorazione (ampliamento curva, demolizione/ricostruzione Viadotto Falconara II, alesaggio gallerie Barcaglione e Orciani carreggiata nord):

- aumento degli scavi terrosi;
- aumento dei materiali rivenienti da demolizioni;
- aumento dei materiali di approvvigionamento;
- aumento dei mezzi di trasporto di materiale e materiali.

Prima di sviluppare le valutazioni e le considerazioni sugli effetti è utile definire in termini quantitativi e qualitativi le caratteristiche dei materiali che hanno origine dalle lavorazioni che si determinano con le modifiche al progetto definitivo.

L'aumento degli scavi (sterri, scotici e scavi), dovuti essenzialmente alla correzione della curva tra le pk 0+000 e 0+627 è pari a circa 35000 m<sup>3</sup>. La demolizione delle pile del Viadotto Falconara

Il è pari a circa 1000 m3. L'alesaggio delle gallerie e il rifacimento degli imbocchi determina ulteriori demolizioni per circa 2000 m3.

Complessivamente i materiali reimpiegabili derivanti dalle demolizioni sono pari a circa 3000 m3 in più.

Questi dati rapportati alla tabella del paragrafo 4.2.5 (riepilogo dei materiali di risulta –“Relazione sulla gestione delle materie” – aggiornata al parere CSLLPP n°83/2016 in data 24/02/2017) dimostrano che:

- i maggiori scavi previsti dalle modifiche oggetto di studio hanno un'incidenza pari allo 0.35% dell'ammontare degli scavi, sterri, scotici, previsti dal progetto definitivo
- il valore volumetrico derivante dalle ulteriori demolizioni di "materiali reimpiegabili" rapportato al totale dei quantitativi dello stesso tipo determinati dal progetto definitivo è pari al 2.6% del totale previsto dal progetto definitivo.

L'incidenza del trasporto degli stessi quantitativi aggiuntivi di materiali è stimata, nelle stesse percentuali sul valore di 1000 camion/mese previsti (Relazione Sulla Gestione Delle Materie, pag. 80/152), porta ad un incremento del numero di camion/mese di 3.5 per il trasporto delle terre e rocce da scavo e pari a 26 camion mese per il trasporto dei materiali riciclabili. In totale si avranno 29.5 camion/mese in più (1 al gg) per effetto delle maggiori lavorazioni previste dalle modifiche del progetto definitivo di che trattasi.

#### **VALUTAZIONI CONCLUSIVE RELATIVE AGLI IMPATTI AMBIENTALI DETERMINATI DAGLI INTERVENTI OGGETTO DI VARIANTE**

Come sopra riepilogato, le opere in variante proposte (interventi 1, 2 e 3 sopradescritti) sono necessarie per aumentare il livello di sicurezza dell'infrastruttura stradale, e non andranno ad aumentare il traffico veicolare rispetto a quanto precedentemente valutato con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio n. 234 del 24/03/2004. Con successivo Decreto del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare n. 8350 del 08/04/2013 sono state dichiarate ottemperate le condizioni ambientali. La Regione con il Decreto del Dirigente della PF Valutazioni ed autorizzazioni ambientali n. 46/VAA del 15/04/2014 ha dichiarato l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni della Regione Marche contenute nel Decreto 234/2004, ad eccezione della prescrizione n. 9, relativa allo studio dell'inquinamento atmosferico, e per la quale si rimandava alla progettazione esecutiva. Nello stesso Decreto si chiedeva che fossero recepite alcune indicazioni/prescrizioni prevalentemente riguardanti il PMA.

A seguito dell'esame della documentazione di progetto e dell'istruttoria effettuata si può ragionevolmente prevedere che:

- in fase di realizzazione, gli ulteriori impatti potenzialmente attesi a seguito della realizzazione delle opere in variante, rispetto a quanto precedentemente valutato nel Decreto del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio n. 234 del 24/03/2004, saranno ascrivibili alle componenti rumore, vibrazioni e atmosfera relativamente ai ricettori più prossimi alle lavorazioni e alla viabilità di cantiere. Ci sarà inoltre un aumento degli scavi terrosi e dei materiali provenienti dalle demolizioni, nonché un aumento dei materiali di approvvigionamento e dei mezzi di trasporto di materiale e materiali. Mentre per gli impatti su rumore, vibrazioni ed atmosfera si rimanda ad un attento rispetto del piano di monitoraggio previsto, si ritiene che gli impatti determinati dall'aumento dei materiali di risulta e di approvvigionamento siano di entità limitata nell'ottica della realizzazione dell'intera opera;
- in fase di esercizio, gli ulteriori impatti potenzialmente attesi a seguito della realizzazione delle opere in variante, rispetto a quanto precedentemente valutato nel Decreto del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio n. 234 del 24/03/2004, saranno ascrivibili

principalmente alla matrice rumore/vibrazioni, mentre è da ritenere che rimangano inalterati quelli relativi all'impatto sulla matrice atmosfera.

Conformemente a quanto contenuto nei contributi istruttori ARPAM si resta in attesa degli opportuni riscontri alle osservazioni in essi contenute.

Relativamente al Decreto del Dirigente della Posizione di funzione Valutazioni ed autorizzazioni ambientali della Regione Marche n. 46/VAA del 15/04/2014, permane la necessità di completare l'ottemperanza al Decreto del Dirigente della PF Valutazioni ed autorizzazioni ambientali n. 46/VAA del 15/04/2014, cui si rimanda, e in particolare alla prescrizione n. 9 contenuta nello stesso.

Nell'istruttoria si è tenuto conto della nota del Comune di Falconara Marittima loro prot. 33437 del 27/08/2019, ns. prot. 1014654 del 27/08/2019, e dell'Autorità di Bacino dell'Appennino centrale prot. n. 7114 del 16/10/2019 ns. prot. n. 1245324 del 16/10/2019, già trasmessovi per conoscenza dagli stessi.

Per quanto sopra evidenziato, le opere previste non sembrano modificare in maniera sostanziale il quadro ambientale oggetto delle precedenti valutazioni. Resta comunque la necessità di dare riscontro alle richieste effettuate da ARPAM.

AB

La Responsabile del Procedimento

*Velia Cremonesi*

Allegati:

- ARPAM loro prot. 22063 del 02/07/2019, ns. prot. 837511 del 02/07/2019
- ARPAM loro prot. 28244 del 30/08/2019, ns. prot. 1031365 del 30/08/2019.
- ARPAM nota loro prot. 35019 del 25/10/2019, ns. prot. 1280839 del 25/10/2019;
- Comune di Falconara Marittima loro prot. 33437 del 27/08/2019,
- Autorità di Bacino dell'Appennino Centrale prot. n. 7114 del 16/10/2019

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, del D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa

Classifica 400.130.10. V00749



0837511|02/07/2019  
|R\_MARCHE|GRM|VAA|A

Servizio Territoriale



**ARPAM**  
Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale delle Marche  
Registro Unico ARPAM

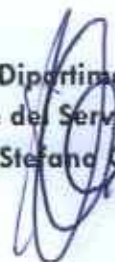
0022063 | 02/07/2019  
| ARPAM | DDAN | P

REGIONE MARCHE  
SERVIZIO TUTELA, GESTIONE E ASSETTO DEL TERRITORIO  
POSIZIONE DI FUNZIONE VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI  
AMBIENTALI, QUALITÀ DELL'ARIA E PROTEZIONE NATURALISTICA  
VIA TIZIANO 44 – 60125 ANCONA  
PEC: [regione.marche.valutazamb@emarche.it](mailto:regione.marche.valutazamb@emarche.it)

**Oggetto: Verifica di Assoggettabilità a VIA. S.S. 16 "Adriatica". Variante di Ancona. Intervento di ampliamento da 2 a 4 corsie del tratto fra lo svincolo "Falconara" e lo svincolo "Torrette". Adeguamento tecnico dei seguenti elementi della carreggiata Nord: coordinamento plano-altimetrico della prima curva tra la pk 0+000 e la pk 0+672, Galleria Barcaglione, Viadotto Falconara II e Galleria Orciani. Proponente: ANAS S.p.A.. (V00749).**

In riferimento alla Vostra nota, assunta al nostro protocollo n. 0019151 del 06/06/2019, ed alla documentazione relativa al progetto pubblicata sul sito internet del Ministero dell'Ambiente, si formulano in allegato le osservazioni tecniche, suddivise per matrici ambientali, per il procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA.

**Il Direttore del Dipartimento di Ancona  
e Responsabile del Servizio Territoriale  
Dott. Stefano Orilisi**



All. c.s.



**Oggetto:** Verifica di Assoggettabilità a VIA. S.S. 16 "Adriatica". Variante di Ancona. Intervento di ampliamento da 2 a 4 corsie del tratto fra lo svincolo "Falconara" e lo svincolo "Torrette". Adeguamento tecnico dei seguenti elementi della carreggiata Nord: coordinamento plano-altimetrico della prima curva tra la pk 0+000 e la pk 0+672, Galleria Barcaglione, Viadotto Falconara II e Galleria Orciani. Proponente: ANAS S.p.A.. (V00749).

## OSSERVAZIONI TECNICHE ARPAM

### MATRICE ACQUE

Relativamente alla matrice ambientale acque superficiali e acque sotterranee, dall'analisi della documentazione pervenuta, si ritiene necessario chiarire se il piano di monitoraggio ambientale presentato (elaborato T00-IA03-AMB-PU02-A "STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Planimetria con ubicazione dei punti di misura - ALL.13") differisca da quello già valutato precedentemente in occasione del procedimento di valutazione di impatto ambientale del progetto originario.

### MATRICE ARIA

Dall'esame della documentazione scaricata dal sito internet del Ministero dell'Ambiente, per la matrice aria, per quanto di competenza, si formulano le seguenti considerazioni.

#### Valutazione delle caratteristiche meteorologiche dell'area

Non è presente una valutazione meteorologica dell'aria.

#### Qualità dell'aria "ante-operam"

Per valutare la qualità dell'aria, il proponente ha fatto riferimento ad una campagna di misura di 14 giorni effettuata in due postazioni di misura, probabilmente nel 2011, per gli inquinanti ozono, biossido di azoto, ossido di azoto, ossidi di azoto, monossido di carbonio, PM10, PM2,5, biossido di zolfo, benzene.

Poiché tali misure sono riferite ad un periodo inferiore rispetto a quello statisticamente significativo individuato dal D.Lgs. n. 155/2010 e ss.mm.ii., il proponente avrebbe dovuto comparare i risultati della campagna con quelli della rete fissa, e valutare quindi almeno un anno di misure. Sarebbe stato inoltre opportuno utilizzare dati più recenti.

#### Impatti emissivi dell'opera

Il progetto prevede il coordinamento plano-altimetrico della prima curva da pk 0+000 e la pk 0+672, la demolizione e la ricostruzione del Viadotto Falconara II, l'alesaggio delle gallerie Barcaglione e Orciani e la demolizione e ricostruzione degli imbocchi delle due gallerie.

Non sono stati individuati i recettori prossimi alle aree oggetto della presente modifica esposti alle emissioni in atmosfera e le loro distanze dalle opere.

Sono però individuati e descritti i recettori sensibili nella relazione sull'inquinamento acustico.

#### Fase di cantiere



## Servizio Territoriale

---

Il proponente ha dichiarato che non ci saranno variazioni nel progetto di cantierizzazione dell'opera.

Le modifiche previste porteranno ad un aumento degli scavi terrosi (38.000 mc in più), dei materiali di demolizione, dei materiali di approvvigionamento e del numero dei mezzi di trasporto di materiali (29,5 camion al mese in più).

Dalla relazione "GESTIONE E BILANCIO MATERIE" risulta che i rifiuti prodotti (scavi, demolizioni, ecc.), saranno trattati in loco (a calce e/o cemento) per il loro riutilizzo nei rilevati stradali o con macchinari di frantumazione e vagliatura.

Non è stato stimato l'impatto della fase di cantiere sulla componente atmosfera relativamente alle modifiche progettate.

### Fase di esercizio

Il proponente ha previsto che le modifiche in progetto porteranno ad un incremento della fluidità del traffico, eliminando i limiti di velocità e riducendo gli eventuali rallentamenti dovuti alla percezione da parte dell'utente della variazione della larghezza della carreggiata in prossimità degli imbocchi delle gallerie.

Nel paragrafo 4.1.4 il proponente dichiara che le modifiche non influiscono sulla qualità e quantità del traffico veicolare.

### Monitoraggio ambientale

Nel paragrafo 5.3.3 dello studio preliminare ambientale, il proponente dice che "sono stati confermati due punti di monitoraggio (ATM1 e ATM2) rinominati ATMC01 e ATMC02.

L'adeguatezza dei punti di monitoraggio potrà essere valutata correttamente alla luce di una più completa ed obiettiva stima delle pressioni e degli impatti previsti.

### Mitigazioni

Il proponente rimanda genericamente alle mitigazioni previste nel progetto definitivo.

Si ritiene debbano essere specificate le condizioni (mitigazioni) che il proponente intende adottare con specifico riferimento alle modifiche progettate.

### Osservazioni

Per quanto riguarda la fase di esercizio, la fluidificazione del traffico può essere considerata una misura per la riduzione dei valori delle emissioni totali di sostanze inquinanti prodotte dai veicoli in circolazione. Non è stato però valutato l'impatto sulla qualità dell'aria in prossimità di eventuali recettori che saranno più esposti rispetto alla situazione autorizzata, a seguito delle modifiche in progetto. Si ritengono necessarie integrazioni riguardo a tale ultimo aspetto.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, si ritiene, per quanto di competenza, per la componente atmosfera, che lo studio preliminare ambientale debba essere integrato come sopra riportato e con i seguenti elementi:

1. Fornire il campo anemologico dell'area in esame.
2. Individuare i recettori prossimi alle aree di cantiere, indicarne le distanze dai cantieri stessi e riportarli su cartina orientata.
3. Indicare su cartina orientata il campo anemologico del sito e tutti i recettori individuati.
4. Caratterizzare, la qualità dell'aria ante-operam per gli inquinanti ritenuti caratteristici, per un periodo statisticamente significativo ai sensi del D.lgs. n. 155/2010 e ss.mm.ii., secondo i periodi di mediazione normati.



5. Determinare la pressione esercitata dalla fase di cantiere sulla componente atmosfera, riportando le emissioni in kg/giorno e t/anno, utilizzando gli opportuni fattori di emissione.
6. Stimare l'impatto della fase di cantiere sulla qualità dell'aria considerando tutte le attività che saranno svolte e quindi non solo gli scavi, le demolizioni ed il numero di mezzi in più, ma anche le emissioni derivanti dal risollevarimento delle polveri per il transito dei mezzi sulle piste di cantiere, il caricamento dei materiali su mezzi di cantiere, lo scarico dei materiali dai mezzi di cantiere, l'erosione del vento sui cumuli, la costruzione dei vari manufatti, le emissioni derivanti dalla combustione dei motori dei mezzi di cantiere (sia mobili che fissi), le attività di frantumazione, vagliatura, trattamento a calce o cemento previsti sui rifiuti, ecc..
7. Riportare gli interventi che s'intendono predisporre per mitigare gli impatti e le condizioni ambientali che s'intendono richiedere, necessarie per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi.
8. Valutare la necessità di aggiornare il PMA alla luce della stima delle pressioni e degli impatti previsti per le modifiche in progetto.

## MATRICE RIFIUTI/SUOLO

### Inquadramento progettuale

Le presenti valutazioni sono state elaborate in seguito all'analisi del documento "STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE", avente codice "T00-IA03-AMB-RE01-A" e dell'altra documentazione a corredo dello stesso S.P.A. (tra cui la relazione "GESTIONE E BILANCIO MATERIE"). Il progetto esecutivo in esame si riferisce ad una serie di interventi relativi all'adeguamento di un tratto di S.S. 16 nel territorio dei Comuni di Falconara Marittima (AN) ed Ancona, di lunghezza pari a 7,2 km. In particolare tali interventi risultano quali modifiche al progetto definitivo di ampliamento del 1° Lotto tratto Falconara – Torrette della S.S. 16. Il proponente suddivide gli interventi in n.3 gruppi e gli aspetti progettuali dei suddetti interventi che interessano la matrice rifiuti/suolo, dall'analisi della descrizione nello S.P.A., sono i seguenti:

- **INTERVENTO 1** ("*coordinamento plano-altimetrico della prima curva tra la pk 0+000 e la pk 0+672*") : è previsto lo spostamento dell'asse del tratto stradale in esame che comporterà uno scostamento planimetrico di circa 20 metri verso Sud della stessa, ed altimetrico di circa 50 cm, rendendo necessari scavi per un Volume stimato in 35.000 mc di materiale escavato.
- **INTERVENTO 2** ("*Viadotto Falconara II*") : è prevista la completa demolizione della parte fuori terra del viadotto esistente e completa ricostruzione del Viadotto Asse Nord; quest'ultima comporta per la realizzazione del nuovo Viadotto Asse Sud un aggiornamento della "*scansione delle pile (rispetto al PD) per mantenerle allineate con il viadotto Nord*". Il proponente stima in 3200 mc il volume dei materiali generati dalla demolizione del viadotto esistente, a fronte di 2200 mc previsti nel progetto definitivo. Il proponente inoltre prevede il riutilizzo di tale materiale a fini di costruzione per l'80%.
- **INTERVENTO 3** ("*Galleria Barcaglione e Galleria Orciani*") : è previsto "*l'alessaggio dei due farnici, nonché la demolizione e ricostruzione degli imbocchi*" per adeguare le sezioni delle gallerie ed omogeneizzare la configurazione esterna delle due carreggiate. Il proponente stima un incremento del volume dei materiali generati dalle demolizioni pari a 2000 mc. Per il suddetto intervento il proponente dichiara che "*non è stato necessario introdurre altre aree di cantiere, per le quali verranno utilizzati i cantieri operativi 1 e 3 già previsti in progetto definitivo e necessari per la realizzazione delle nuove gallerie adiacenti*".



- Nello S.P.A. il proponente individua le caratteristiche geologiche e morfologiche generali dell'area in esame, rimandando per i dettagli alla Relazione Geologica ed Idrologica del progetto esecutivo; in ogni caso risulta che nell'area sono presenti depositi colluviali di natura limoso argillosa variamente sabbiosa con bassa permeabilità, posti al disopra del substrato costituito da argille limoso sabbiose sovra consolidate di origine sedimentaria marina, avente bassissima permeabilità; nei rilievi effettuati negli anni 2011 e 2018 il proponente ha riscontrato livelli piezometrici tra 2,0 e 5,0 m dal p.c. in 9 piezometri e l'assenza di acqua in 3 piezometri.
- Per quanto concerne il progetto di cantierizzazione, non si prevede una modifica della sua struttura, ma vengono previsti maggiori movimentazioni di materiali a causa dell'aumento dei volumi su indicati. Il proponente tuttavia prevede "la sottrazione di alcune "aree Tecniche" che erano previste in prossimità del viadotto Falconara II e degli imbocchi delle due gallerie considerate". Inoltre risulta che gli scavi previsti dalle modifiche progettuali in esame, comportano un aumento dello 0,35% del volume totale previsto in sede di progettazione definitiva, mentre le demolizioni previste comporteranno un aumento del 2,6% di "materiali reimpiegabili". Dall'analisi della relazione "GESTIONE E BILANCIO MATERIE" risultano evidenti le quantità totali di materiali prodotti dalle lavorazioni previste (scavi, demolizioni, ecc.), le modalità di gestione degli stessi in termini di riutilizzo, trattamento, allontanamento. In particolare sulle terre da scavo il proponente intende effettuare il trattamento a calce e/o cemento per il loro riutilizzo nei rilevati stradali dopo aver conferito loro adeguati requisiti di resistenza e lavorabilità adatti allo scopo. Per quanto riguarda i materiali derivanti dalle demolizioni di strutture in cls, se ne prevede il reimpiego per la formazione dei rilevati previa trattamento in loco con macchinari di frantumazione e vagliatura. Infine i materiali generati dalle operazioni di fresatura della pavimentazione stradale esistente, saranno in parte riutilizzati per la formazione dei rilevati, in parte per lo strato di base delle nuove pavimentazioni in progetto.
- Nella medesima relazione il proponente riporta i risultati delle caratterizzazioni ambientali dei terreni che saranno interessati dalle operazioni di scavo, effettuate nelle precedenti fasi di progettazione (n.6 punti di indagine posti lungo il tracciato oggetto degli interventi dell'intero 1° lotto). Inoltre sono state effettuate indagini ambientali nel Luglio 2018 e a tal riguardo il proponente indica che "nelle successive determinazioni citate del Luglio 2018, si rilevano pochi superamenti per Cobalto, Cromo totale ed idrocarburi pesanti, rispetto ai limiti di Colonna A dell'Allegato 5 D.Lgs. 15272006".

#### **Impatti ambientali del progetto**

Nella parte dello S.P.A. dedicata alla valutazione degli effetti sull'ambiente il proponente indica che l'intervento 1 comporterà una modesta occupazione di "nuovo suolo", mentre i restanti interventi non prevedono "ulteriori e apprezzabili occupazioni di suolo che, tra l'altro, non siano già nelle disponibilità dell'infrastruttura", ponendo l'attenzione però ai fenomeni di instabilità superficiale nei pressi delle Gallerie Barcaglione ed Orciani. Nella parte relativa alle mitigazioni è riportato che "In generale gli interventi di modifica previsti in questa fase, non variano gli impatti già registrati e valutati in sede di procedura di VIA nella fase di esercizio dell'opera". Tali considerazioni vengono giustificate anche dal poco significativo incremento dei volumi di terre e rocce da scavo e materiali da demolizione.

#### **Osservazioni**

Il progetto esecutivo in esame relativo ai 3 gruppi di intervento individuati dal proponente, costituisce una variazione limitata dell'intero progetto di adeguamento del tratto di S.S. 16 tra gli svincoli Falconara e Torrette. Pertanto si ritiene condivisibile quanto asserito dal proponente circa la non variazione degli effetti sull'ambiente del progetto in fase di esercizio e l'incidenza modesta delle modifiche in fase di cantiere, rapportate al complesso dei lavori di realizzazione del tratto



stradale. Tuttavia con riferimento alla documentazione trasmessa dal proponente e sulla base delle considerazioni esposte, si formulano le seguenti osservazioni:

- 1) In merito ai materiali generati dalle attività di demolizione dei manufatti esistenti, riconducibili principalmente alle due categorie sopra individuate (materiali provenienti dalle demolizioni di strutture in cls, materiali generati dalla fresatura della pavimentazione stradale), poiché gli stessi risultano rifiuti derivanti dalle attività di demolizione, si ritiene che qualora saranno reimpiegati a fini di costruzione all'interno del cantiere, dovranno essere gestiti secondo la normativa vigente. In particolare prima dell'avvio delle attività occorrerà riferirsi alla procedura autorizzativa di cui all'art. 208, comma 15 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i., per l'utilizzo di impianti mobili per il trattamento in sito dei rifiuti. All'atto dei suddetti procedimenti autorizzativi si ritiene che andranno precisati i requisiti tecnico-ambientali dei suddetti materiali trattati (ai sensi del DM 05/02/1998, DM n.69/2018 per il conglomerato bituminoso, ecc.).
- 2) Si ritiene che il proponente debba chiarire in merito ai superamenti delle CSC terreni di cui alla Colonna A, Tab. 1, All. 5, Titolo V, Parte Quarta del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i., per i parametri Cobalto, Cromo Totale ed Idrocarburi pesanti, riscontrati nelle indagini ambientali effettuate a Luglio 2018. In particolare non sono stati indicati i punti di campionamento in planimetria, le profondità alle quali sono stati riscontrati i suddetti superamenti, né le procedure di campionamento. In merito a tale aspetto si ritiene che debbano essere coinvolti gli enti competenti in materia di zonizzazione del territorio.
- 3) Si ricorda che il requisito di cui all'art. 185, c. 1, lett. c), relativo alla non contaminazione del suolo escavato ai fini del riutilizzo in sito, deve essere rispettato prima del trattamento mediante stabilizzazione a calce verificando i requisiti di qualità di tali terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 24, comma 1, del D.P.R. n.120/2017. Pertanto si ritiene che il proponente dovrà verificare i requisiti di qualità ambientale delle terre e rocce da scavo che interessano le modifiche progettuali in esame, eventualmente effettuando un idoneo aggiornamento dell'elaborato "PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE - Planimetria con ubicazione dei punti di misura - ALL.13", prevedendo un adeguato set analitico e la determinazione anche dei parametri oggetto dei superamenti di cui alla precedente osservazione. Inoltre si ritiene che qualora gli scavi interessino aree che sono state oggetto di eventi incidentali o accidentali connessi al traffico veicolare, che avrebbero potuto compromettere la qualità dei terreni, si dovrà prevedere un'adeguata caratterizzazione di tali porzioni.
- 4) Si ritiene che dovranno essere forniti chiarimenti in merito all'eventuale aggiunta di aree di cantiere in relazione al progetto in esame. In tal caso andranno forniti i dettagli in merito ai sistemi di contenimento/sicurezza ed ai presidi ambientali di cui intende il proponente dotarsi, al fine di minimizzare l'impatto ambientale nei confronti della matrice ambientale Suolo durante la fase di cantiere e di minimizzare il rischio di contaminazione del terreno e della falda superficiale potenzialmente presente nel sito.

## MATRICE RUMORE E VIBRAZIONI

### Rumore

- Il procedimento è relativo alle modifiche al progetto definitivo approvato di ampliamento da 2 a 4 corsie della Variante di Ancona della SS 16 Adriatica, resesi necessarie a seguito di osservazioni sulla viabilità del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Tali correzioni sono relative al coordinamento plano-altimetrico della prima curva da pk 0+000 e la pk 0+672 e ad interventi sul Viadotto Falconara II, sulla Galleria Barcaglione e sulla Galleria Orciani per incrementare il livello di servizio e la fluidità del traffico, eliminando i limiti di velocità e



## Servizio Territoriale

riducendo gli eventuali rallentamenti dovuti alla percezione da parte dell'utente della variazione della larghezza della carreggiata in prossimità degli imbocchi delle gallerie. A seguito di sopralluoghi ANAS eseguiti nel mese di agosto 2018, il Committente ha ritenuto di considerare tuttora valide le risultanze del monitoraggio di giugno 2011, già prese in esame da questa Agenzia nell'ambito del procedimento di verifica di ottemperanza alle prescrizioni, in merito al quale è stata emessa la nota ARPAM n. 43300 del 05/12/2013 e di includere altri 41 recettori oltre ai 133 già presi in esame in precedenza. Nel giugno 2011, erano state effettuate misure fonometriche della situazione ante operam in 4 punti della durata di una settimana (denominati RUM01-RUM04), secondo quanto previsto dal DM 16/03/1998, e in 16 punti a spot della durata di 15 minuti (32 misure diurne e 16 misure notturne).

- L'ampliamento in sede dell'infrastruttura da 2 a 4 corsie comporterà il passaggio della strada dalla categoria Cb alla categoria B, e l'applicazione dei limiti della tab. 2 del DPR 142/2004 riferiti alle strade esistenti e assimilabili (ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti).
- Nella relazione acustica datata 15/10/2018 (DPAN02E1801 T00IA02AMBRE01 A) vengono presi in esame sia i 133 recettori (R1-R133) già valutati in precedenza, ritenuti interessati dal traffico veicolare prodotto dall'ampliamento in oggetto, sia 41 nuovi recettori (R201-R241) non considerati (o non presenti) nello studio acustico della precedente fase progettuale. Non risulta chiaro se tale relazione tecnica tenga conto delle modifiche progettuali oggetto del presente procedimento. Si invita a chiarire in merito. Nella documentazione presentata a novembre 2011 erano state fornite tutte le schede descrittive dei 133 recettori, mentre nel documento di dettaglio delle schede di censimento dei recettori aggiornato al 08/03/2019 (DPAN02E1801 T00IA03AMBSCO2 A) sono riportate soltanto le schede di 80 su 133 e di 28 su 41 dei recettori. In particolare si ritiene necessario che il Proponente fornisca le schede di tutti i recettori presi in esame ed in particolare dei nuovi 41, o in caso contrario, fornire le motivazioni esplicite ed esaurienti con i criteri di scelta dei recettori effettivamente presi in esame.
- Nella relazione acustica presentata nel procedimento di verifica di ottemperanza datata luglio 2013 (DPAN02D0901 T00IA02AMBR01 C) le stime previsionali del post operam e del post operam con mitigazioni (al piano terra, e ove necessario a 4 metri, a 7 metri, a 10 metri e a 13 metri) erano state eseguite dal Proponente utilizzando il software INMI 5.1.5a (per la modellizzazione delle strade è stato usato il modello NMPB-Routes 96) ed era stata riportata la taratura del modello nel paragrafo 6.5.1, mediante confronto, con esito favorevole, tra livelli misurati e livelli stimati in due punti sia nel periodo diurno che nel periodo notturno. Nella relazione acustica datata 15/10/2018 viene dichiarato che le stime previsionali del rumore nella situazione post operam con mitigazioni sono state eseguite dal Proponente utilizzando il software Mithra 5v. 5.1 (per la modellizzazione delle strade utilizzato il modello NPBM 96) e sono state effettuate al piano terra, e ove necessario a 4 metri, a 7 metri, a 10 metri e a 13 metri. In merito si fa presente che se è stato utilizzato un software previsionale diverso rispetto al precedente (pur essendo entrambi basati sul modello NMPB 96 per le strade) risulta necessario dare nuovamente evidenza della taratura di esso mediante confronto tra livelli misurati e livelli calcolati (scaturiti dall'utilizzo del software Mithra).
- Nel documento denominato Studio Preliminare Ambientale (DPAN02E1801 T00IA03AMBRE01 A) datato 08/03/2019 vengono descritte le modifiche al progetto, resesi necessarie in seguito alle osservazioni del Consiglio dei Lavori Pubblici ed in merito alla matrice rumore sono stati presi in esame gli esiti delle misure eseguite nel 2011 nelle postazioni RUM01-RUM03, tre delle 4 valutate in precedenza, in quanto collocate in prossimità delle



aree oggetto degli interventi. Sono riportati in tabelle gli esiti delle stime previsionali della situazione post operam su 80 dei 133 recettori presi in esame originariamente (par. 3.2.1) e della situazione post operam con mitigazioni su gli stessi 80 più 28 dei 41 nuovi recettori (par. 4.1.2). Sarà necessario chiarire in modo più esplicito quale sia il criterio di scelta per includere alcuni recettori ed escluderne altri dalle valutazioni. A tal proposito si notano delle discrepanze tra i recettori riportati nelle tabelle dei paragrafi sopra riportati e quelli riportati sulle planimetrie di localizzazione dei recettori censiti (DPPG08E1701 T00IA03AMBPU01 A) e nelle figure n. 26-28 dello studio. Ad esempio nelle tabelle non sono inclusi i recettori 40, 41, 42, 43, 44, 53, 83 che sono invece riportati nella pianta interessata dall'intervento 2 (Viadotto Falconara), mentre il recettore 82 manca nelle planimetrie ed è presente nelle tabelle. In merito si fa presente che in alcuni casi il riquadro della legenda delle planimetrie copre la posizione di alcuni recettori: ad esempio il recettore 88 è invisibile sulla planimetria ma visibile nella figura 27 dello studio. Si chiede correggere le imprecisioni e di chiarire in modo esplicito con adeguate motivazioni, correlate alla posizione dei recettori rispetto agli interventi di modifica del progetto, quali di essi siano stati inclusi e quali esclusi dallo studio.

- Nella documentazione fornita viene dichiarato che verrà installato asfalto fonoassorbente, che comporterà un'attenuazione pari a 2-3 dB, e che di tale attenuazione non si è tenuto conto nei dati di input delle stime previsionali eseguite, e che pertanto le stime sono da ritenersi cautelative.
- Nel paragrafo 7 della relazione acustica datata 15/10/2018 sono riepilogati gli interventi di mitigazione acustica previsti e consistenti nell'installazione di barriere fonoassorbenti di altezze pari a 3, 4 e 5 metri in alluminio e PMMA: di ognuna viene indicata posizione, altezza e lunghezza.
- Nella relazione acustica datata 15/10/2018 le stime previsionali della situazione "post operam" confermano, rispetto alla relazione del luglio 2013, che in 5 casi (R8 al piano terra e a 4 metri, R49 a 4 metri, R104 a 4 metri e R122 a 4 metri) permane un superamento nel periodo di riferimento notturno in corrispondenza della facciata del recettore. A tal proposito l'entità di tali superamenti risulta contenuta e pari al massimo ad 1 dB. In merito il committente dichiara che sarà verificata l'efficacia degli interventi proposti e l'opportunità di mettere in atto ulteriori azioni di salvaguardia. Si fa presente comunque che secondo quanto previsto dal DPR 142/2004, dovranno essere effettuate misure al centro stanza per verificare il rispetto dei limiti previsti almeno all'interno degli ambienti abitativi, e qualora tali limiti non fossero rispettati, sono previsti interventi diretti sui recettori per migliorare il potere fonoisolante delle facciate.
- Nello studio preliminare ambientale datato 08/03/2019 (riferito alle modifiche al progetto) il superamento segnalato che risulta nella situazione post operam con mitigazioni è quello in corrispondenza del piano terra e a 4 metri per il recettore R8.
- Per quanto riguarda il Piano di Monitoraggio Post Opera per la verifica del rispetto dei limiti del DPR 142/2004 entro la fascia di pertinenza di 250 metri, si ricorda che, oltre le misure di tipo settimanale, sarà necessario effettuare anche stime tramite software in corrispondenza di tutti i piani dei 133+41 recettori individuati, per verificare il rispetto dei limiti, sia dopo 1 anno, sia dopo 5 anni dal completamento dell'opera. Si ricorda anche la necessità di fornire, insieme ai risultati delle stime previsionali e delle misure, anche l'evidenza dell'effettuazione della taratura del software, nonché i vari dati di input utilizzati nelle simulazioni, con particolare riferimento ai flussi di traffico.
- In merito all'attività di cantiere viene dichiarato che la struttura del progetto di cantierizzazione non viene variata ma sono previsti maggiori movimenti di materiale per





**ARPAM**

AGENZIA  
REGIONALE  
PER LA PROTEZIONE  
AMBIENTALE  
DELLE MARCHE



Sistema Nazionale  
per la Protezione  
dell'Ambiente

## Servizio Territoriale

effetto di maggiori lavorazioni: su 1000 camion previsti un incremento di 3.5 camion/mese per il trasporto delle terre e rocce da scavo e 26 camion/mese per il trasporto dei materiali riciclabili. E' in progetto inoltre la sottrazione di alcune aree Tecniche che erano in precedenza previste in prossimità del viadotto di Falconara II e degli imbocchi delle due gallerie considerate. Si ricorda che nel Piano di Monitoraggio relativo all'attività di cantiere sia per la fase Ante Opera che per quella in Corso d'Opera, le verifiche in C.O. dovranno prendere in esame le attività più impattanti. In riferimento alla verifica del rispetto del limite di immissione differenziale, si ricorda nuovamente che sia la normativa nazionale che quella regionale prevedono la possibilità di richiedere autorizzazioni in deroga per l'attività di cantiere al Comune, in quanto ente amministrativamente competente, secondo le modalità riportate dai Regolamenti comunali sulla base delle indicazioni della DGR 896/2003.

### VIBRAZIONI

Per quanto riguarda specificatamente la matrice vibrazionale, al termine del precedente iter autorizzativo (nota ARPAM prot. n. 43300 del 05/12/2019) questa Agenzia aveva concordato in merito al Piano di Monitoraggio Ambientale proposto che prevedeva quanto segue:

- le misure devono essere effettuate all'interno degli edifici, contemporaneamente sia in corrispondenza del piano terra che del piano più alto, nel locale abitativo più "critico".
- Sono previste misure di durata pari a 24 ore, da eseguire presso 6 punti, 1 volta nella fase A.O. prima dell'attività di cantiere e 2 volte nella fase in C.O. nell'arco dei 36 mesi previsti per la durata del cantiere.
- Non è prevista attività di monitoraggio nella fase P.O. per la quale sono state effettuate comunque le stime previsionali.
- Si concordava con il Piano di Monitoraggio proposto, con la condizione che le misure in C.O. fossero eseguite in corrispondenza delle attività più impattanti dal punto di vista vibrazionale.

Nello studio preliminare ambientale datato 08/03/2019 (DPAN02E1801 T00IA03AMBRE01 A) in merito alle vibrazioni viene dichiarato quanto segue:

- A fronte dell'impossibilità ad accedere all'interno delle abitazioni si è proceduto a posizionare lo strumento nelle immediate vicinanze delle strutture o in parti ad esse solidali ponendosi alla stessa distanza della casa dall'infrastruttura o in posizione più prossima;
- Viene dichiarato che è stata condotta una indagine di rilievi ante operam, ma non vengono riportati gli esiti completi della stessa, né risulta chiaro in corrispondenza di quanti punti e con che modalità tale monitoraggio è stato eseguito.
- Viene affermato che sono stati notati due superamenti: uno nella postazione VIB 04 tra le ore 10 e le ore 11 e nella postazione VIB 06 tra le ore 11 e le ore 12. In merito a tali superamenti viene affermato dal Proponente che essi non appaiono imputabili al passaggio delle vetture sulla SS16 ma ad eventi sporadici intercorsi in prossimità dello strumento.
- Al par. 5.3.2 viene riportato l'elenco dei 4 punti di monitoraggio presi in esame per le vibrazioni (VIB 01 - VIB 04). Si sottolinea che tra questi non è presente il punto VIB 06 presso il quale sarebbe stato riscontrato un superamento e non è chiaro quindi quali siano i punti di monitoraggio interessati dalle modifiche al progetto e quelli presso i quali sono stati effettuate misure.

Sarà necessario fornire la documentazione completa relativa alla matrice vibrazioni priva di imprecisioni e discordanze.

**Servizio Territoriale**

---

Di conseguenza, alla luce di quanto sopra esposto, questo Servizio formula valutazioni non favorevoli relativamente alle matrici **rumore e vibrazioni** in merito alla documentazione fornita.

Per poter formulare nuove valutazioni tecniche di competenza, risulta necessario che il Proponente fornisca nuova documentazione, che tenga conto di tutte le indicazioni sopra formulate.

**MATRICE RADIAZIONI NON IONIZZANTI**

Non si hanno osservazioni da formulare.

Gruppo istruttore

SP/MA/IM/BB/SDG/SB/EP

Il Direttore del Dipartimento di Ancona  
e Responsabile del Servizio Territoriale  
Dott. Stefano Orlisi







**ARPA**  
AGENZIA REGIONALE  
PER LA PROTEZIONE  
AMBIENTALE  
DELLE MARCHE

1031365|30/08/2019  
|R\_MARCHE|GRM|VAA|A  
400.130.10/2019/VAA/40013  
367



Systema Nazionale  
per la Protezione  
dell'Ambiente

Servizio Territoriale



**ARPAM**

Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale delle Marche  
Registro Unico: ARPAM

SEMPRE  
ATTUALE

0028244 30/08/2019  
|ARPAM DDAN P  
110.10.10

REGIONE MARCHE

SERVIZIO TUTELA, GESTIONE E ASSETTO DEL TERRITORIO

POSIZIONE DI FUNZIONE VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI

AMBIENTALI, QUALITÀ DELL'ARIA E PROTEZIONE NATURALISTICA

VIA TIZIANO 44 – 60125 ANCONA

PEC: [regione.marche.valutazamb@emarche.it](mailto:regione.marche.valutazamb@emarche.it)

**Oggetto:** Verifica di Assoggettabilità a VIA. S.S. 16 "Adriatica". Variante di Ancona. Intervento di ampliamento da 2 a 4 corsie del tratto fra lo svincolo "Falconara" e lo svincolo "Torrette". Adeguamento tecnico dei seguenti elementi della carreggiata Nord: coordinamento plano-altimetrico della prima curva tra la pk 0+000 e la pk 0+672, Galleria Barcaglione, Viadotto Falconara II e Galleria Orciani. Proponente: ANAS S.p.A.. Integrazioni. (V00749).

In riferimento alla Vostra nota, assunta al nostro protocollo n. 0025560 del 01/08/2019, ed alla documentazione pubblicata sul vostro sito internet ed inviatoci anche dal proponente con nota nostro protocollo n. 0024251 del 19/07/2019, si formulano in allegato le osservazioni tecniche, suddivise per matrici ambientali.

Il Direttore del Dipartimento di Ancona  
e Responsabile del Servizio Territoriale  
Dott. Stefano Orilisi

All. c.s.



**Oggetto:** Verifica di Assoggettabilità a VIA. S.S. 16 "Adriatica". Variante di Ancona. Intervento di ampliamento da 2 a 4 corsie del tratto fra lo svincolo "Falconara" e lo svincolo "Torrette". Adeguamento tecnico dei seguenti elementi della carreggiata Nord: coordinamento plano-altimetrico della prima curva tra la pk 0+000 e la pk 0+672, Galleria Barcaglione, Viadotto Falconara II e Galleria Orciani. Proponente: ANAS S.p.A.. Integrazioni. (V00749).

## OSSERVAZIONI TECNICHE ARPAM

### MATRICE ACQUE

Dall'analisi della documentazione integrativa, relativamente alla matrice ambientale acque superficiali, si prende atto della rete di monitoraggio individuata sulle aste di tre corpi idrici, sui quali le lavorazioni in progetto potrebbero interferire. Su ciascuno di tali corpi idrici sono previsti due punti di monitoraggio: uno a monte e uno a valle rispetto alle lavorazioni e al flusso dell'acqua, come da planimetrie allegate alla documentazione integrativa.

Relativamente ai parametri chimici si ~~accoglie~~ non si hanno osservazioni circa la proposta della Ditta di assumere come valori soglia e come valori di attenzione i valori SQA-MA e i valori SQA-CMA definiti dalle Tabelle 1/A e 1/B del D. Lgs. 172/2015 per le sostanze prioritarie e non. A tal proposito si ritiene utile specificare che per i parametri che non sono compresi nell'elenco delle suddette tabelle, i valori soglia e di attenzione andranno identificati in base ai dati acquisiti ad hoc nella fase ante operam per la caratterizzazione sito specifica di ciascun punto.

Nella ~~suddetta~~ tabella 13 dell'elaborato T00-M000-MOA-RE01 non risulta chiaramente specificato ~~resta invece poco chiara~~ l'indicazione di "1 giorno" riportata per tutte le tre fasi. A tal proposito si ritiene utile ricordare che i prelievi delle acque e lo studio dei macroinvertebrati previsti nei punti di monitoraggio a monte e a valle della stessa asta idrica andranno programmati nello stesso giorno e con minor intervallo di tempo possibile per evitare eventuali cambiamenti delle condizioni in cui vengono eseguiti i campionamenti e permettere una lettura corretta dei risultati.

In merito al PMA acque sotterranee presentato nell'ambito del progetto esecutivo, si ritiene necessario evidenziare che non risulta possibile valutare l'efficienza e l'efficacia della rete piezometrica rispetto all'opera in quanto non si hanno sufficienti informazioni tecnico/costruttive dei punti di monitoraggio. In particolare si ritiene opportuno che la ditta presenti idonea documentazione tecnica contenente le caratteristiche costruttive dei punti di monitoraggio. In merito alla profondità (in Tab.14 viene indicato <10m) e tenuto conto della presenza di piezometri privi di acqua si ritiene necessario che la ditta valuti se tali punti siano realmente rappresentativi dell'acquifero da campionare e delle eventuali interferenze dell'opera con la matrice acqua sotterranea. Inoltre, al fine di garantire un corretto campionamento delle acque si ritiene che i piezometri debbano avere un adeguato diametro (4"). In merito alla verifica dello stato qualitativo delle acque si ritiene necessario che la ditta integri il PMA con le modalità operative di spurgo e campionamento. Si ritiene infine necessario evidenziare che, in merito al numero dei piezometri, a pag47 di 139 se ne indicano n.12 mentre nella Tab.14 n.10.



In riferimento a quanto riportato nel paragrafo 4.3.5 **"Metodologia per l'acquisizione e restituzione dei dati"** si evidenzia quanto segue:

- qualora si verificano eventi accidentali con conseguente impatto sulle matrici ambientali la ditta dovrà ottemperare a quanto previsto nel DLgs. 152/06 Titolo V parte IV;
- in merito a quanto riportato a pag. 59-60 di 139 "... i dati, preventivamente valutati dalle Autorità competenti, ..." non si concorda su tale affermazione in quanto la ditta è responsabile dei dati trasmessi mentre questa Agenzia potrà svolgere il ruolo di controllo che le compete e non di "valutatore preliminare".

## MATRICE ARIA

La Regione Marche ha emesso il decreto n. 46/VAA del 15/04/2014 di verifica di ottemperanza al progetto definitivo presentato dalla ditta ANAS S.p.A., relativo all'ampliamento da 2 a 4 corsie della strada statale n. 16 da Falconara ad Ancona per il 1° lotto riguardante il tratto Falconara - Torrette (svincoli inclusi), nel quale rimanda al progetto esecutivo per la verifica di un'ottemperanza e per il recepimento di alcune richieste/prescrizioni, che, per la matrice aria, di seguito si riportano:

- 1) Nella fase di progettazione esecutiva dovrà essere ottemperata la prescrizione n. 9 del Parere n.813/2003 della Regione Marche, recepito nel DEC/DSA/2004/0234 del 24/03/2004 del Ministero dell'Ambiente.
- 2) Il programma di delle attività da seguire dovrà essere conforme a quello descritto nei paragrafi 4.5.4.1 Ante Operam, 4.5.4.2 Corso d'Opera, 4.5.4.3 Post Operam della relazione generale del Piano di Monitoraggio Ambientale, distribuendo equamente le misure nell'arco dell'anno;
- 3) Integrare le schede di rilevamento dell'atmosfera con i valori delle medie calcolate sulle 8 ore mobili anche in forma tabellare;
- 4) Dovranno essere indagati tutti i metalli indicati per le misure ATMC;
- 5) La società dovrà effettuare il monitoraggio in corso d'opera, per tutta la durata dei lavori, anche se gli stessi si protrarranno per più di tre anni

La società ANAS S.p.A. ha presentato in data 19/07/2019, la documentazione integrativa contenente il piano di monitoraggio ambientale, lo studio inquinamento atmosferico e la verifica di ottemperanza (quadro sinottico). Non sono presenti riferimenti a quanto riportato nella nota ARPAM prot. n. 22063 del 02/07/2019 per il progetto di modifica assoggettato a verifica di VIA.

Vista la documentazione integrativa presentata, si riportano le seguenti osservazioni in merito alle richieste/prescrizioni presenti nel decreto regionale n. 46/VAA del 15/04/2014:

1. Riguardo alla prescrizione n. 9 del Parere n. 813/2003 della Regione Marche, recepito dal Ministero dell'Ambiente nel decreto DEC/DSA/2004/0234 del 24/03/2004, il proponente ha presentato uno "studio di impatto atmosferico", nell'ambito del progetto esecutivo, nel quale ha riportato una valutazione della simulazione di ricaduta degli inquinanti, fatta con il modello AERMOD View versione 9.7.0, solamente per lo stato futuro più critico (2031).



Per quanto riguarda la descrizione della qualità dell'aria attuale, il proponente ha fatto riferimento ai dati dell'anno 2018 e del periodo 2014-2018 di PM10, benzene, ozono e biossido di azoto, registrati dalla stazione di tipo industriale in area suburbana di Falconara Alta della RRQA. Visto che il documento in esame è riferito al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale di cui al decreto ministeriale DSA-DEC-2004-234, si ritiene che il proponente avrebbe dovuto utilizzare dati derivanti da misure dirette della qualità dell'aria ai sensi del D.Lgs. n. 155/2010 e ss.mm.ii.

Per quanto riguarda le emissioni di traffico, il modello è stato applicato nelle condizioni di Traffico Orario di Punta (TOP) e Traffico Giornaliero Medio (TGM) utilizzando i fattori di emissione calcolati con la metodologia COPERT v.5.1.1 sulla base dei dati nazionali riguardanti il parco macchine dei veicoli nell'anno 2016, e non secondo la previsione al 2031, ritenendo che nel 2031 ci sarà in realtà una riduzione dei fattori di emissione grazie alla evoluzione tecnologica dei veicoli. Gli inquinanti considerati sono PM10, NO<sub>2</sub> e benzene, mentre le direzioni dei venti considerate sono state SE, SO e NE. E' stata simulata esclusivamente la tratta Falconara – Torrette, svincoli inclusi, tralasciando la restante tratta in cui è presente lo svincolo di Pontelungo, punto sensibile individuato nello studio di impatto ambientale. I risultati sono stati riportati in mappe di isoconcentrazione in cui non sono evidenziati i 175 recettori individuati dalla ditta. Il proponente ha valutato i valori ottenuti, confrontandoli con i limiti normativi ed evidenziando come i "casi peggiori" si verificano in prossimità degli svincoli e con venti da SE.

Solamente per il recettore R105 (Ospedali Riuniti Umberto I) i risultati ottenuti per tutti gli inquinanti sono stati riportati in tabella, senza però specificare se i dati si riferiscono al solo contributo del traffico stradale considerato, oppure al contributo del traffico stradale sommato con i valori di qualità dell'aria. Il proponente non ha calcolato l'incremento percentuale rispetto alla situazione attuale, come invece poteva essere fatto (anche solo a livello di stima di massima).

Non è stato possibile pertanto valutare la significatività degli impatti.

2. Il proponente ha presentato una Relazione di Piano di Monitoraggio Ambientale, nell'ambito del progetto esecutivo, in cui ha annotato che *"nelle varie fasi, i rilievi saranno equamente distribuiti nell'arco dell'anno"* ed in cui, per le misure di tipo ATMT, POLC e ATMC, ha previsto campagne trimestrali (vedi tabelle 7, 8 e 9 a pag. 31 e 32 della Relazione del Piano di Monitoraggio Ambientale). Su tali aspetti non si formulano osservazioni.
3. Non sono presenti schede specifiche di rilevamento dell'atmosfera ma due formati tipologici per la restituzione dei parametri di campo e di laboratorio (vedi Figure 39 e 40 dell'allegato I al Piano di Monitoraggio Ambientale). A pagina 33 di 139 del Piano di Monitoraggio Ambientale, il proponente ha elencato il contenuto delle schede di rilevamento per l'atmosfera, tra cui compare anche la media su 8 ore. Nella *"tabella 3: Parametri di monitoraggio per misure di tipo ATMC"* e nella *"tabella 5: Parametri di monitoraggio per misure di tipo ATMT"*, per i parametri monossido di carbonio (CO) ed ozono (O<sub>3</sub>), è indicata come elaborazione statistica la media su 8 ore.

Si rammenta che la normativa prevede, come valore obiettivo per O<sub>3</sub> e come valore limite per CO, che la misura della massima concentrazione giornaliera su otto ore si determina con riferimento alle medie consecutive su otto ore calcolate sulla base di dati orari ed



aggiornate ogni ora.

4. Sia per le misure ATMT che per le misure ATMC il proponente ha indicato i metalli piombo, nichel, cadmio, rame, zinco, alluminio e manganese (vedi tabelle 3 e 5 della Relazione del Piano di Monitoraggio Ambientale). Su tale aspetto non si formulano osservazioni.
5. Il proponente ha dichiarato, a pagina 30 della Relazione del Piano di Monitoraggio Ambientale, che *"il monitoraggio in corso d'opera si protrarrà comunque per tutta la durata dei lavori con le medesime frequenze e modalità di rilievo"*.

Si ritiene inoltre di fare le seguenti osservazioni:

1. Durante la riunione del 18/06/2019 il personale ARPAM presente non si è espressa riguardo all'approccio metodologico da seguire per l'esecuzione della modellizzazione della ricaduta degli inquinanti che invece, per le vie brevi, è stato con la Direzione Tecnico Scientifica dell'ARPPAM..
2. Si ritiene opportuno che siano riportati i valori in concentrazione dei metalli di ogni singolo campione, oltre che i valori espressi come media settimanale.
3. In riferimento al periodo minimo di copertura dei parametri metalli ed IPA, si propone che il proponente esegua misure in coerenza con il D.Lgs. n. 155/2010 e ss.mm.ii., e come già evidenziato dall'Arpam nei propri pareri precedenti.
4. Nella colonna "Campionamento" delle tabelle 3, 4 e 5 è indicato un valore (1h o 24 h) che è in contraddizione con quanto scritto sotto ad esse, ed è fuorviante perché sembra che saranno effettuate misure di un'ora o di ventiquattro ore per i diversi inquinanti. Si ritiene che il monitoraggio debba essere svolto ai sensi del D.Lgs. n. 155/2010 e ss.mm.ii..
5. Anche se richiamato in alcuni punti, nella Relazione del Piano di Monitoraggio non è più presente la descrizione del sistema di restituzione dei dati (SIT) previsto in precedenza che invece risulta necessaria.
6. Si propone che nelle relazioni finali sia presente un confronto tra i dati misurati, i valori registrati dalle stazioni di monitoraggio della RRQA e le stime previsionali fornite nello Studio di Impatto Ambientale.
7. Si propone che nelle relazioni finali sia indicato se i punti di misura durante i prelievi sono sottovento o sopravvento rispetto alle attività indagate, e che sia effettuata una correlazione con il regime anemologico registrato durante le misure.
8. Si propone alla Regione di richiedere al proponente, entro tre mesi dalla realizzazione delle opere in progetto, l'effettuazione di un monitoraggio della qualità dell'aria finalizzato anche alla validazione del modello di simulazione e dei risultati stimati.

## MATRICE RIFIUTI/SUOLO

Le presenti valutazioni sono state elaborate in seguito all'analisi della documentazione integrativa denominata "Integrazioni del 19 luglio 2019".



Si fa presente che, come da nota del proponente del 08/08/2019, acquisita al Prot. ARPAM n.26372 del 08/08/2019, sono in fase di elaborazione da parte dello stesso i riscontri alle inerenti osservazioni ARPAM di cui al documento Prot. n.22063 del 02/07/2019. La documentazione integrativa pertanto si riferisce ad una delle richieste di chiarimenti della Regione Marche, contenute nella nota Prot. n.860355 del 08/07/2019, acquisita al Prot. ARPAM n.22655 del 08/07/2019, relativa al recepimento delle prescrizioni contenute nel Decreto della Regione Marche n. 46 del 15/04/2014.

In merito agli aspetti relativi alla matrice rifiuti/ suolo, con riferimento alle prescrizioni n.9 e n.10 di cui all'Allegato A del suddetto Decreto n.46/2014, il proponente chiarisce che è stata "recepita l'indicazione dell'altezza massima" pari a 2 metri per i cumuli di terreno vegetale in stoccaggio, mentre dichiara che le procedure di campionamento dei suoli inserite nel progetto esecutivo sono quelle previste dal D.M. 13/09/1999. Nell'elaborato dal titolo "PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE" il proponente ribadisce inoltre di aver effettuato delle indagini ambientali sui suoli nel mese di Luglio 2018 (Oss. n.2 del suddetto documento ARPAM); non risulta presente la documentazione relativa ai risultati di tali indagini.

#### **Osservazioni**

Considerando quanto sopra esposto, si prende atto di quanto trasmesso dal proponente in merito al recepimento delle prescrizioni contenute nel Decreto della Regione Marche n. 46/2014, non formulando osservazioni circa tale aspetto. Si resta in attesa tuttavia degli opportuni riscontri alle osservazioni ARPAM di cui al documento Prot. n.22063 del 02/07/2019, i quali, vista l'articolazione dei vari procedimenti e la mole documentale, si ritiene che dovranno evidenziare in maniera chiara le modifiche al progetto approvato ed al piano di monitoraggio ambientale, in particolare per quanto riguarda gli aspetti delle Osservazioni n.3 e 4 del suddetto documento.

Inoltre, visto l'elaborato dal titolo "Planimetria con ubicazione dei punti di misura - Tav. 1 di 7", si ricorda che dal S.I.R.S.I. (Sistema Informativo regionale dei Siti Inquinati) risulta ancora aperto il procedimento di notifica ai sensi dell'art. 249 del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii. per il sito SS76 Km 74+400 (ID 04201800046). Ai fini del procedimento amministrativo in atto si rimanda al responsabile del procedimento (Comune di Falconara Marittima), anche al fine di verificare se eventuali interventi o azioni inerenti l'opera in progetto ricadono all'interno di tale area.

Si rappresenta inoltre alla Regione di valutare la necessità di far applicazione il DPR n. 120/2017 in materia di terre e rocce da scavo.

#### **MATRICE RUMORE E VIBRAZIONI**

In merito alla documentazione fornita dal Proponente in data 19/07/2019 si fa presente che essa non contiene i chiarimenti e le integrazioni relative alle questioni ed alle problematiche sollevate da questo Servizio Territoriale in merito alla matrice rumore nella nota ARPAM prot. 22063 del 02/07/2019.

In particolare nel documento T00EG00GENRE06 rev. A del 05/07/2019 "Quadro sinottico di ottemperanza alle prescrizioni rilasciate sul progetto definitivo", per quanto riguarda le prescrizioni n. 11 e n. 12, riportate dal proponente, i riferimenti di pagine e tabelle del documento T00M000MOARE01 cui si fa riferimento, non sono corretti dal momento che non coincidono con la descrizione: ad esempio la descrizione dei punti dove si effettueranno misure a breve periodo sui recettori non è riportata a pag. 93 nella tab. 27, come erroneamente riportato, bensì nella tab. 35 a pag. 125. In merito alla prescrizione 13 riportata si fa presente che l'osservazione era una indicazione di dettaglio che riguardava il Piano di Monitoraggio Post Opera per la verifica del rispetto dei limiti del DPR 142/2003 entro la fascia di pertinenza di 250 metri sia dopo 1 anno, sia dopo 5 anni dal completamento dell'opera. Si ribadisce che le relazioni tecniche relative a tale indagine dovranno contenere: gli esiti delle misure di tipo settimanale sugli 8 punti, già presi in esame nell'ante operam, gli esiti delle stime tramite software in corrispondenza di tutti i piani dei 133+41 recettori individuati, per verificare il rispetto dei limiti, e l'evidenza dell'effettuazione della taratura del software, nonché i vari dati di input utilizzati nelle simulazioni, con particolare riferimento ai flussi di traffico (dati utilizzati nelle valutazioni post operam).

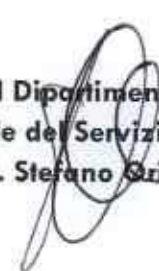
Restano ad oggi senza risposta tutte le altre prescrizioni riportate nella nota ARPAM prot. 22063 del 02/07/2019, cui si rimanda.

### **MATRICE RADIAZIONI NON IONIZZANTI**

Non si hanno osservazioni da formulare.

Gruppo istruttore  
MA/AS/BB/SDG/LM/SB/FB

**Il Direttore del Dipartimento di Ancona  
e Responsabile del Servizio Territoriale  
Dott. Stefano Orlisi**





REGIONE MARCHE

SERVIZIO TUTELA, GESTIONE E ASSETTO DEL TERRITORIO  
POSIZIONE DI FUNZIONE VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI  
AMBIENTALI, QUALITÀ DELL'ARIA E PROTEZIONE NATURALISTICA  
VIA TIZIANO 44 – 60125 ANCONA  
PEC: [regione.marche.valutazamb@emarche.it](mailto:regione.marche.valutazamb@emarche.it)

Oggetto: Verifica di Assoggettabilità a VIA. S.S. 16 "Adriatica". Variante di Ancona. Intervento di ampliamento da 2 a 4 corsie del tratto fra lo svincolo "Falconara" e lo svincolo "Torrette". Adeguamento tecnico dei seguenti elementi della carreggiata Nord: coordinamento piano-altimetrico della prima curva tra la pk 0+000 e la pk 0+672, Galleria Barcaglione, Viadotto Falconara II e Galleria Orciani. Proponente: ANAS S.p.A.. Integrazioni volontarie (V00749).

In riferimento alla Vostra richiesta per le vie brevi, ed alla documentazione relativa al progetto fornita dal proponente, si formulano in allegato le osservazioni tecniche, suddivise per matrici ambientali, per il procedimento di verifica di assoggettabilità alla VIA.

Il Direttore del Dipartimento di Ancona  
e Responsabile del Servizio Territoriale  
Dott. Stefano Orilisi

All. c.s.

Oggetto: Verifica di Assoggettabilità a VIA. S.S. 16 "Adriatica". Variante di Ancona. Intervento di ampliamento da 2 a 4 corsie del tratto fra lo svincolo "Falconara" e lo svincolo "Torrette". Adeguamento tecnico dei seguenti elementi della carreggiata Nord: coordinamento piano-altimetrico della prima curva tra la pk 0+000 e la pk 0+672, Galleria Barcaglione, Viadotto Falconara II e Galleria Orciani. Proponente: ANAS S.p.A.. Integrazioni volontarie (V00749).

## OSSERVAZIONI TECNICHE ARPAM

### MATRICE ACQUE

In riferimento alla matrice acque sotterranee si ribadisce quanto comunicato con nota ARPAM prot.28244 del 30/08/2019.

Dall'analisi della documentazione integrativa volontaria, relativamente alla matrice ambientale acque superficiali, non risultano modifiche apportate al piano di monitoraggio ambientale presentato già dalla società ANAS in data 19/07/2019, quindi si ribadisce quanto già espresso nella nota ARPAM n. 28244 del 30/08/2019.

### MATRICE ARIA

Dall'esame della documentazione integrativa scaricata dal sito ftp del proponente, per la matrice aria, per quanto di competenza, si formulano le seguenti considerazioni.

#### Valutazione delle caratteristiche meteorologiche dell'area

Il proponente ha presentato una valutazione meteorologica dell'aria prendendo i dati registrati nel 2018 dalla stazione meteo situata presso la Regione Marche – palazzo Leopardi. Dai dati presentati risultano venti prevalenti da Est-Sudest.

#### Qualità dell'aria "ante-operam"

Per valutare la qualità dell'aria, il proponente ha analizzato i dati misurati nel 2018 dalle stazioni della RRQA della Regione Marche di Falconara alta (PM10, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, SO<sub>2</sub>) e Chiaravalle 2 (PM<sub>2,5</sub>, CO). I dati sono stati riportati in grafici di difficile lettura ed, in taluni casi, sono stati riportati i valori di mediazione normati o il numero dei superamenti. Si ritiene che sarebbe stato meglio riportare anche in tabella i valori di mediazione normata per i singoli inquinanti.

#### Impatti emissivi dell'opera

Sono stati individuati 57 recettori in prossimità delle opere in variante, posti a distanze variabili comprese tra 10 metri e 380 metri.

#### Fase di cantiere

Il proponente ha dichiarato di aver stimato le pressioni sulla componente atmosfera (polveri PM10), considerando i fattori di emissione previsti dai documenti dell'US EPA – AP 42, dovute al transito dei mezzi nell'ambito dell'area di cantiere e sulla viabilità non asfaltata di accesso al cantiere, dalla costruzione dei manufatti, dall'accumulo e movimentazione delle terre nelle aree di deposito e nel cantiere operativo, dall'erosione del vento dai cumuli e dai mezzi d'opera usati per le operazioni di betonaggio.

Non sono stati indicati i fattori di emissione utilizzati e non è precisato se sono state considerate mitigazioni per la determinazione della pressione sulla qualità dell'aria.



## Servizio Territoriale

Sembrerebbe che la pressione sia stata sottostimata in quanto non sono state considerate perlomeno le operazioni di scavo, di demolizione, di alesaggio, di trivellazione, di perforazione, di frantumazione, di vagliatura, di trattamento a calce o cemento ecc..

Per il monossido di carbonio e le polveri (PM10) derivanti dai mezzi d'opera impegnati in continuo ed in contemporanea in ciascuna FAL, il proponente ha dichiarato di aver utilizzato i fattori di emissione riportati nell'EMEP/EEA "air pollutant emission inventory guidebook 2016- Emission factors – non-road mobile sources and machinery". Il proponente ha riportato il fattore di emissione del monossido di carbonio utilizzato ed il flusso di traffico considerato per le diverse aree di cantiere. Non è stato considerato il biossido di azoto.

I risultati sono stati riportati in tabella espressi come kg/giorno e t/anno, ma non sono stati riportati i calcoli svolti.

L'impatto sulla componente atmosfera è stato calcolato mediante modellizzazione col modello gaussiano AERMOD View. I risultati sono stati riportati in mappe di isoconcentrazione. In tabella (Tabella 36 - riepilogo delle modellizzazioni) è invece stato riportato un riepilogo dei dati da cui si evincono ricadute presso i recettori di massimo 46,16 microgrammi/mc ad una altezza di 1,5 metri per il PM10 come media giornaliera e 29,16 come media annuale. Per il PM 2,5 1,70 microgrammi/mc come media massima annuale e per il CO 920 microgrammi/mc come massimo della media mobile su otto ore. Si ritiene che i risultati delle modellizzazioni dovevano essere riportati anche in tabella per ogni recettore.

Non è spiegato se i valori indicati sono riferiti al solo contributo del cantiere o se rappresentano il valore di ogni inquinante imputabile al cantiere sommato alla qualità dell'aria ante operam.

### Fase di esercizio

Anche per la fase di esercizio il proponente ha fornito delle mappe di isoconcentrazione delle simulazioni di ricaduta degli inquinanti effettuate con la previsione al 2031, senza fornire i valori di ricaduta per i singoli recettori e senza spiegare se i valori ottenuti sono riferite al solo contributo del traffico o se rappresentano il valore di ogni inquinante imputabile al traffico sommato alla qualità dell'aria ante operam.

Il proponente ha dichiarato che a seguito delle modifiche i recettori posti nei pressi dell'intervento n. 1 di adeguamento della prima curva saranno i recettori più esposti.

Ha dichiarato anche che ci sarà anche una minore emissione specifica per le altre varianti. Non si è riscontrata questa evidenza confrontando la documentazione trasmessa ad agosto 2019, che riguarda il progetto sottoposto a VIA, e la documentazione presentata a settembre, che tiene conto delle varianti.

### Monitoraggio ambientale

Sulla base della stima delle pressioni e degli impatti ambientali il proponente ha aggiunto un nuovo punto di monitoraggio ATMC03 in prossimità di POLC03 ed ha rilocalizzato i due punti di monitoraggio ATMC01 e ATMC02 rispettivamente in prossimità di POLC02 e POLC05, per meglio rappresentare le pressioni di cantiere.

Per il nuovo punto di misura sono state previste le stesse analisi e le stesse frequenze dei due punti già considerati. Sia per la fase di cantiere che di esercizio si propone di far eseguire analisi della qualità dell'aria ai principali bersagli al fine verificare il modello di dispersione degli inquinanti proposto.

### Mitigazioni

Il proponente ha previsto l'attuazione di mitigazioni per la riduzione/eliminazione delle polveri con riferimento alle operazioni di trivellazione e perforazione, al transito su piste e piazzali,



alla demolizione, abbattimento, finitura, allo stoccaggio di materiali in sistemi aperti e chiusi ed agli impianti di produzione di bitume.

Si ritiene debbano essere specificate modalità di effettuazione della bagnatura e che debbano essere installati sistemi di lavaggio delle ruote e della scocca dei mezzi in uscita dai cantieri.

#### **D.D. 46 del 15/04/2014 della Regione Marche sulla verifica di ottemperanza al decreto di Valutazione di Impatto Ambientale**

Per quanto riguarda la verifica di ottemperanza al decreto della Regione Marche n. 46/VAA/2014, si rimanda alla nostra nota protocollo n. 0028244 del 30/08/2019.

Infatti, le modifiche apportate allo studio di impatto atmosferico (T00IA02AMBRE05 B) rispetto a quello già valutato ad agosto 2019, (aggiunta della valutazione dei dati della stazione di Chiaravalle2 per la caratterizzazione della qualità dell'aria ante-operam per gli inquinanti PM 2,5 e CO, effettuazione della simulazione per la ricaduta degli inquinanti anche per CO e PM2,5 e individuazione di altri recettori) non influiscono sulle osservazioni prodotte.

### **MATRICE RIFIUTI/SUOLO**

#### **Analisi della documentazione integrativa e osservazioni**

Le presenti valutazioni sono state elaborate in seguito ad una rapida e generale analisi della documentazione integrativa denominata "Integrazioni volontarie", trasmesse a Settembre 2019. Per gli aspetti di interesse per la matrice rifiuti/suolo si fa presente che, come da nota del proponente Prot. CDG-0538909-P del 25/09/2019, acquisita al Prot. ARPAM n.30991 del 25/09/2019, tale documentazione contiene i riscontri alle inerenti osservazioni ARPAM di cui al documento Prot. n.22063 del 02/07/2019. Pertanto di seguito si evidenziano gli aspetti relativi ai suddetti riscontri, suddivisi per numero di osservazione:

- Oss. n.1 valutazioni tecniche ARPAM rifiuti/suolo Prot. n.22063 del 02/07/2019: in merito all'utilizzo/riutilizzo dei rifiuti generati dalle attività di demolizione dei manufatti esistenti, il proponente trasmette l'aggiornamento dell'elaborato "GESTIONE E BILANCIO MATERIE", dichiarando che "...prima dell'avvio dell'attività di recupero, l'impresa esecutrice seguirà la procedura autorizzativa di cui all'art. 208 comma 15 D.Lgs. 152/2006 s.m.i."; si nota una modifica delle quantità totali di materiali prodotti dalle lavorazioni, indicate nei par. 2.3.5 e 2.5. Anche al fine dell'attività di controllo si suggerisce di richiedere che sia fornita una tabella di riepilogo/chiarimento indicante, per ogni tipologia di materiale generato da scavi o da demolizione, i seguenti dati: provenienza/lavorazione, quantità, modalità di gestione e requisiti ambientali eventualmente previsti, precisandone il destino (smaltimento discarica, riutilizzo in sito terre e rocce da scavo, utilizzo terre e rocce da scavo come sottoprodotti, reimpiego rifiuti da demolizione previa procedura autorizzativa, ecc.).
- Oss. n.2 valutazioni tecniche ARPAM rifiuti/suolo Prot. n.22063 del 02/07/2019: nell'elaborato Studio Preliminare Ambientale revisionato, al par. 3.4, il proponente riporta informazioni riguardanti le indagini ambientali effettuate a Luglio 2018, "presentate come Indagini Ambientali Integrative nei documenti T00-IA00-AMB-RE14-A e T00-IA00-AMB-PU02-A"; pertanto da pag. 49 a pag. 51 dello SPA sono elencati i punti di indagine, con l'indicazione planimetrica della rispettiva ubicazione in riferimento ai n.3 gruppi di intervento in variante. Il proponente riporta inoltre le tabelle indicanti i valori di concentrazione riscontrati per i parametri analizzati nei campioni prelevati presso i suddetti punti, evidenziando la conformità ai valori delle CSC terreni di cui alla Tab. 1, All. 5, Titolo V, Parte Quarta del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i., senza specificare



la colonna di riferimento. Dall'analisi del citato elaborato "INDAGINI AMBIENTALI INTEGRATIVE" si è preso atto della strategia e delle modalità di attuazione delle indagini di Luglio 2018, nonché dei risultati analitici ottenuti sintetizzati nelle tabelle da pag. 19 a 23. Nelle suddette tabelle sono evidenziati i superamenti delle CSC terreni di Colonna A, riscontrati in alcuni punti di indagine per i parametri cobalto, cromo totale, idrocarburi pesanti; i punti in cui si hanno superamenti non coincidono con quelli indicati nello SPA come "ricadenti in prossimità delle opere in variante". Si è preso atto inoltre della sintesi dei risultati relativi alle caratterizzazioni dei campioni di terra per l'eventuale smaltimento/recupero ai sensi della normativa vigente.

In merito ai superamenti delle CSC terreni di cui alla Colonna A, Tab. 1, All. 5, Titolo V, Parte Quarta del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i., fatto salvo l'obbligo di comunicazione da parte di chi accerta il superamento delle CSC, si rimanda ai Comuni competenti l'individuazione della colonna di riferimento da comunicare agli Enti competenti e proprietari.

- Oss. n.3 valutazioni tecniche ARPAM rifiuti/suolo Prot. n.22063 del 02/07/2019: relativamente all'ubicazione dei punti di monitoraggio per la verifica dei requisiti di non contaminazione delle terre e rocce da scavo, il proponente trasmette l'aggiornamento dell'elaborato "PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE - Planimetria con ubicazione dei punti di misura - ALL.13". In merito a tale aspetto non si hanno ulteriori osservazioni.
- Oss. n.4 valutazioni tecniche ARPAM rifiuti/suolo Prot. n.22063 del 02/07/2019: nella documentazione integrativa di Settembre 2019 il proponente dichiara che non sono previste ulteriori aree di cantiere in relazione alle modifiche apportate dal progetto in esame, e rimanda alle "mitigazioni relative alla fase di cantiere". Non si hanno ulteriori osservazioni.

## MATRICE RUMORE E VIBRAZIONI

### Rumore

- Le presenti valutazioni tecniche vengono formulate facendo seguito a quanto previsto nella precedente nota di questa Agenzia prot. 22063 del 02/07/2019, in cui venivano formulate osservazioni e richieste di chiarimenti al Proponente sul progetto presentato.
- Le valutazioni si basano sull'analisi delle integrazioni volontarie presentate dal Proponente in data 25/09/2019 relative al progetto esecutivo dell'ampliamento da 2 a 4 corsie della Variante di Ancona della SS 16 Adriatica. A seguito di sopralluoghi ANAS eseguiti nel mese di agosto 2018, il Committente ha ritenuto di considerare valide le risultanze del monitoraggio di giugno 2011, già prese in esame da questa Agenzia nell'ambito del procedimento di verifica di ottemperanza alle prescrizioni, in merito al quale era stata emessa la nota ARPAM n. 43300 del 05/12/2013. Il monitoraggio di giugno 2011 prevedeva misure fonometriche della situazione ante operam in 4 punti della durata di una settimana (denominati RUM01÷RUM04), secondo quanto previsto dal DM 16/03/1998, e in 16 punti a spot della durata di 15 minuti (32 misure diurne e 16 misure notturne). Nella rev. C della Relazione acustica sono stati inclusi, oltre ai 133 recettori già presi in esame in precedenza e ai 41 recettori inseriti nella relazione acustica datata 15/10/2018 (T00IA02AMBRE01 rev. A), anche altri 7 recettori situati a Falconara Marittima, su richiesta dell'Amministrazione Comunale, per considerare anche aree di potenziale sviluppo urbanistico secondo il PRG vigente.
- L'ampliamento in sede dell'infrastruttura da 2 a 4 corsie comporterà il passaggio della strada dalla categoria Cb alla categoria B, e l'applicazione dei limiti della tab. 2 del DPR



## Servizio Territoriale

- 142/2004 riferiti alle strade esistenti e assimilabili (ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti).
- Come richiesto da questa Agenzia con nota prot. 22063 del 02/07/2019, sulla base di quanto sopra rilevato, in merito ai ricettori presi in esame, nelle schede di censimento dei recettori DPAN02E1801 T00IA03AMBSC02 rev. B aggiornate a settembre 2019, sono state inserite ad integrazione le schede descrittive di tutti i ricettori (R1÷133 + R201÷241 + R500÷506).
  - Nella relazione acustica presentata nel procedimento di verifica di ottemperanza datata luglio 2013 (DPAN02D0901 T00IA02AMBR01 C) le stime previsionali del post operam e del post operam con mitigazioni erano state eseguite dal Proponente utilizzando il software INMI 5.1.5a (per la modellizzazione delle strade il modello NMPB-Routes 96) ed era stata riportata la taratura del modello, mediante confronto, con esito favorevole, tra livelli misurati e livelli stimati in due punti sia nel periodo diurno che nel periodo notturno. Nella relazione acustica datata 15/10/2018 le stime previsionali del rumore nella situazione post operam con mitigazioni erano state eseguite dal Proponente utilizzando il software Mithra 5v. 5.1 (per la modellizzazione delle strade il modello NPBM 96) senza riportare la taratura del modello, necessaria dal momento che era stato utilizzato un nuovo algoritmo di calcolo. Nella relazione acustica rev. C fornita a settembre 2019 al paragrafo 6.4, come da osservazione di ARPAM riportata nella nota prot. 22063 del 02/07/2019, è stata riportata ad integrazione la taratura del modello su due punti RUM1 e RUM 2, mettendo correttamente a confronto i livelli misurati e livelli calcolati, scaturiti dall'utilizzo del software Mithra.
  - Nel documento denominato Studio Preliminare Ambientale (T00IA03AMBRE01 A) datato 08/03/2019 venivano descritte le modifiche al progetto, rese necessarie in seguito alle osservazioni del Consiglio dei Lavori Pubblici ed in merito alla matrice rumore erano stati presi in esame gli esiti delle misure eseguite nel 2011 nelle postazioni RUM01÷RUM03, tre delle 4 valutate in precedenza, collocate in prossimità delle aree oggetto degli interventi. Nella nota ARPAM prot. 22063 del 02/07/2019, si invitava il Proponente a riportare in modo esplicito il criterio di scelta utilizzato per includere alcuni recettori ed escluderne altri dalle valutazioni, dal momento che nelle tabelle gli esiti delle stime previsionali della situazione post operam con mitigazioni erano stati eseguiti per 80 dei 133 recettori e 28 degli altri 41 recettori. Ad integrazione, nel par. 4.1.2 dello studio preliminare ambientale T00IA03AMBRE01 rev. B del 09/09/2019 viene dichiarato che sono stati individuati i ricettori ritenuti maggiormente esposti alle emissioni acustiche, in base alla prossimità del tracciato e alla presenza di attività antropiche (edifici) e per questo motivo sono stati analizzati i ricettori R1-R91, R201-R229 e R500-R506. Tale giustificazione risulta generica e poco dettagliata. Nello studio preliminare ambientale datato 09/09/2019 è segnalato il superamento nella situazione notturna post operam con mitigazioni in 3 casi, in corrispondenza del piano terra e a 4 metri per il recettore R8 e a 4 metri per R49.
  - Questa Agenzia ha constatato che nella relazione acustica rev C datata 09/09/2019 al par. 8.1.1 sono state riportate le stime post operam con mitigazioni su tutti i ricettori (R1÷133 + R201÷241 + R500÷506) inserendo le previsioni di traffico a regime (anno 2031) e tali stime rilevano che permane un superamento nel periodo di riferimento notturno in corrispondenza della facciata del recettore in 5 casi (R8 al piano terra e a 4 metri, R49 a 4 metri, R104 a 4 metri e R122 a 4 metri), non tre.
  - In merito all'entità dei superamenti il Proponente dichiara che essa risulta contenuta e pari al massimo ad 1 dB e che sarà verificata l'efficacia degli interventi proposti e l'opportunità di mettere in atto ulteriori azioni di salvaguardia. Nella documentazione fornita viene dichiarato



## Servizio Territoriale

che verrà installato asfalto fonoassorbente, che comporterà un'attenuazione pari a 2-3 dB, e che di tale attenuazione non si è tenuto conto nei dati di input delle stime previsionali eseguite, e che pertanto le stime sono da ritenersi cautelative.

Secondo quanto previsto dal DPR 142/2004, dovranno essere effettuate misure al centro stanza per verificare il rispetto dei limiti previsti almeno all'interno degli ambienti abitativi, e qualora tali limiti non fossero rispettati, sono previsti interventi diretti sui recettori per migliorare il potere fonoisolante delle facciate.

- Risultano essere state corrette le discrepanze che si erano notate in precedenza tra i ricettori riportati nelle tabelle dei paragrafi sopra indicati e quelli riportati sulle planimetrie di localizzazione dei recettori censiti (cfr. con foglio 1 e 2 del T00IA03AMBPU01 rev. B del 09/09/2019).
- Nel paragrafo 7 della relazione acustica datata 15/10/2018 erano stati riepilogati gli interventi di mitigazione acustica previsti e consistenti nell'installazione di barriere fonoassorbenti di altezze pari a 3, 4 e 5 metri in alluminio e PMMA: di ognuna viene indicata posizione, altezza e lunghezza.
- Nello studio preliminare ambientale T00IA03AMBRE01 rev. B del 09/09/2019 è riportata l'analisi previsionale del clima acustico in corso d'opera, eseguita mediante utilizzo del software Mithra a partire dall'ubicazione e configurazione delle aree di cantiere e tecniche previste e dai valori di potenza sonora (con spettri in frequenza) dei macchinari utilizzati, prendendo in esame lo scenario in cui, dato il cronoprogramma dei lavori, è prevista la concomitanza di numerose lavorazioni. I livelli sonori calcolati ai recettori sono stati confrontati con i limiti diurni della classificazione acustica vigente (al netto del traffico veicolare stradale), mettendo in evidenza diversi casi di superamento (R25, R27, R29, R30 e R31R46, R47, R209, R223, R501). Entrambi i regolamenti di Ancona e Falconara Marittima prevedono autorizzazione in deroga semplificata con livelli inferiori a 70 dBA e solo per ipotesi di superamento dei 70 dBA l'impresa, 30 gg prima dell'inizio dei lavori, deve richiedere specifica autorizzazione. Considerando che il superamento si riscontra solo in corrispondenza del recettore R501, area di sviluppo urbanistico, attualmente non edificata, il proponente non ravvisa la necessità di prevedere specifiche mitigazioni per la componente rumore.
- Per quanto sopra descritto, in riferimento sia alla previsione del clima acustico in corso d'opera, sia alla previsione post operam con mitigazioni, dal momento che la scelta di prendere in esame solo alcuni recettori non è stata argomentata a sufficienza e tra i ricettori omessi nello studio preliminare ambientale, ce ne sono due (R104 a 4 metri e R122 a 4 metri) per i quali nella relazione acustica rev. C viene segnalato un superamento (post operam), si invita a prendere in esame tutti i recettori (R1÷133 + R201÷241 + R500÷506) senza esclusione alcuna, a meno che non vengano fornite informazioni dettagliate e circostanziate per ognuno dei ricettori esclusi.
- Nel Piano di Monitoraggio Ambientale (T00MO00MOARE01 rev. C del 09/09/2019) sono stati individuati 8 punti RUMG1÷RUMG8 per misure di 24 ore per la fase ante operam (1 campagna unica nei sei mesi precedenti l'apertura del cantiere) e in corso d'opera (nei 3 anni una campagna di monitoraggio ogni 3 mesi per un totale di 96); 8 punti RUMS1÷RUMS8 per misure di una settimana per la fase ante operam e post operam (1 campagna unica nei sei mesi precedenti l'apertura e successivi alla chiusura del cantiere); 3 punti RUMC1÷RUMC3 per misure di breve periodo per la verifica dell'efficacia degli interventi di mitigazione acustica sui recettori (1 campagna unica nei sei mesi successivi alla chiusura del cantiere). Per quanto riguarda il Piano di Monitoraggio Post Opera per la verifica del rispetto dei limiti del DPR 142/2003 entro la fascia di pertinenza di 250 metri, si ricorda che, oltre le misure di tipo



## Servizio Territoriale

settimanale RUMS e quelle di breve periodo per la verifica dell'efficacia degli interventi di mitigazione acustica sui ricettori (RUMC), sarà necessario effettuare anche stime tramite software in corrispondenza di tutti i piani dei 133+41+7 recettori individuati, per verificare il rispetto dei limiti, sia dopo 1 anno, sia dopo 5 anni dal completamento dell'opera. Si ricorda anche la necessità di fornire, insieme ai risultati delle stime previsionali e delle misure, anche l'evidenza dell'effettuazione della taratura del software, nonché i vari dati di input utilizzati nelle simulazioni, con particolare riferimento ai flussi di traffico.

### VIBRAZIONI

Per quanto riguarda specificatamente la matrice vibrazionale, questa Agenzia prende atto che il Piano di Monitoraggio Ambientale proposto che prevede quanto segue:

- le misure devono essere effettuate all'interno degli edifici, contemporaneamente sia in corrispondenza del piano terra che del piano più alto, nel locale abitativo più "critico".
- Sono previste misure di durata pari a 24 ore, da eseguire presso 8 punti, 1 volta nella fase A.O. prima dell'attività di cantiere e 6 volte nella fase in C.O. nell'arco dei 36 mesi previsti per la durata del cantiere.
- Non è prevista attività di monitoraggio nella fase P.O. per la quale sono state effettuate comunque le stime previsionali.
- le misure in C.O. andranno eseguite in corrispondenza delle attività più impattanti dal punto di vista vibrazionale.

Nello studio preliminare ambientale datato 09/09/2019 (DPAN02E1801 T00IA03AMBRE01 B) in merito alle vibrazioni viene dichiarato che a fronte dell'impossibilità ad accedere all'interno delle abitazioni si è proceduto a posizionare lo strumento nelle immediate vicinanze delle strutture o in parti ad esse solidali ponendosi alla stessa distanza della casa dall'infrastruttura o in posizione più prossima.

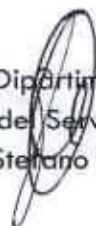
In risposta a quanto osservato da ARPAM nella nota prot. 22063 del 02/07/2019 il Proponente ha fornito l'indagine di rilievi ante operam DPAN02E1801-T00IA000AMBRE08 rev. A del 15/10/2018 in cui vengono presentati gli esiti dell'indagine sulla componente vibrazioni, dove viene dichiarato che è stato aggiunto cautelativamente un valore di 5 dB al livello misurato nelle vicinanze della struttura.

Viene affermato che sono stati notati due superamenti: uno nella postazione VIB 04 tra le ore 10 e le ore 11 e nella postazione VIB 06 tra le ore 11 e le ore 12. In merito a tali superamenti viene affermato dal Proponente che essi non appaiono imputabili al passaggio delle vetture sulla SS16 ma ad eventi sporadici intercorsi in prossimità dello strumento.

Gruppo istruttore

SP/MA/IM/BB/SDG/SB/EP/LM/AS

Il Direttore del Dipartimento di Ancona  
e Responsabile del Servizio Territoriale  
Dott. Stefano Orlisi







**COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA**  
**Provincia di Ancona**

=====

**3° SETTORE: Gestione, Governo, Valorizzazione del Territorio e delle Infrastrutture**  
*U.O.C. Pianificazione Territoriale e Cartografia*

Alla Regione Marche  
Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio  
Posizione di Funzione Valutazioni e autorizzazioni ambientali,  
qualità dell'aria e protezione naturalistica  
PEC: [regione.marche.valutazamb@emarche.it](mailto:regione.marche.valutazamb@emarche.it)

**E p.c.**

Al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti  
Provveditorato Interregionale per le OO.PP.  
Toscana, Marche, Umbria  
Sede Coordinata di Ancona  
Via Vecchini, 3  
60124 Ancona  
PEC: [oop.toscanamarcheumbria-uff4@pec.mit.gov.it](mailto:oop.toscanamarcheumbria-uff4@pec.mit.gov.it)

**1014673|27/08/2019**  
|R\_MARCHE|GRM|SMD|A

Comune di Ancona  
PEC: [comune.ancona@emarche.it](mailto:comune.ancona@emarche.it)

Provincia di Ancona  
PEC: [provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it](mailto:provincia.ancona@cert.provincia.ancona.it)

A.R.P.A.M. Dipartimento Provinciale di Ancona  
PEC: [arpam.dipartimento.ancona@emarche.it](mailto:arpam.dipartimento.ancona@emarche.it)

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e paesaggio delle Marche  
PEC: [mbac-sabap-mar@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sabap-mar@mailcert.beniculturali.it)

Regione Marche  
P.F. Tutela delle acque e difesa del suolo e della costa  
P.F. Tutela del territorio di Ancona e gestione del patrimonio  
P.F. Trasporto pubblico locale, Logistica e viabilità  
PEC: [regione.marche.acquasuolocosta@emarche.it](mailto:regione.marche.acquasuolocosta@emarche.it)  
[regione.marche.tpl@emarche.it](mailto:regione.marche.tpl@emarche.it)  
[regione.marche.geniocivile@emarche.it](mailto:regione.marche.geniocivile@emarche.it)

Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale  
– Settore sub-distrettuale per la Regione Marche  
PEC: [protocollo@pec.autoritadistrettoac.it](mailto:protocollo@pec.autoritadistrettoac.it)

ANAS spa  
Via Isonzo, 15  
60124 Ancona  
PEC: [anas.marche@postacert.strade.anas.it](mailto:anas.marche@postacert.strade.anas.it)  
[anas@postacert.strade.anas.it](mailto:anas@postacert.strade.anas.it)





## COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA

Provincia di Ancona

3° SETTORE: Gestione, Governo, Valorizzazione del Territorio e delle Infrastrutture  
U.O.C. Pianificazione Territoriale e Cartografia

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare  
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali  
Divisione II- Sistemi di Valutazione Ambientale  
[DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it](mailto:DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it)

Presidente della Commissione Tecnica di verifica  
dell'impatto Ambientale Via e Vas  
[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo  
- Direzione Generale Belle arti e Paesaggio  
[mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it)

A.R.P.A.M. Direzione Generale Marche  
[arpam@emarche.it](mailto:arpam@emarche.it)

**OGGETTO:** Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19, del D.Lgs. 152/2006. S.S. 16 "Adriatica" - Variante di Ancona. Intervento di ampliamento da 2 a 4 corsie del tratto fra lo svincolo "Falconara" e lo svincolo "Torrette". Adeguamento tecnico dei seguenti elementi della carreggiata Nord: coordinamento plano-altimetrico della prima curva tra la pk 0+000 e la pk 0+672, Galleria Barcaglione, Viadotto Falconara II e Galleria Orciani. Proponente: ANAS SpA.

### Trasmissione contributo istruttorio

Si trasmette la presente in riscontro della nota Regione Marche prot. n. 952125 del 01/08/2019 (acquisita al nostro prot. n. 30973 del 02/08/2019) a valere quale contributo istruttorio in merito alla documentazione integrativa trasmessa da ANAS a seguito di quanto richiesto dal Comune di Falconara M.ma nell'incontro tecnico del 18/06/2019.

In detta sede, il Comune di Falconara M.ma aveva richiesto ad ANAS i seguenti chiarimenti, come risulta dal verbale della seduta:

1. verificare se tra i recettori acustici in prossimità del raccordo tra SS76 e SS16 siano state considerate le aree edificabili della zona di via del Tesoro, ai sensi del DPR 142/2004;
2. rivedere, al fine di migliorarne la sicurezza, il raccordo per il ripristino della viabilità in via del Tesoro, interrotto dalla variante in esame.

**Relativamente al punto 1),** presa visione della documentazione integrativa prodotta da ANAS ed in particolare:

- dello Studio di Impatto Atmosferico (C.E.: T00-IA02-AMB-RE05-A);
- della "Relazione Acustica" del Progetto Esecutivo (T00-IA02-AMB-RE01-A);
- della tavola AMBIENTE- INQUINAMENTO ACUSTICO Planimetria di localizzazione dei recettori censiti e della zonizzazione acustica - Tav. 1 di 3 (C.E.: T00IA02AMBPU04-A, T00IA02AMBPU05-A, T00IA02AMBPU06-A), risulta che le aree edificabili individuate ai sensi del PRG'99 vigente (adottato con delibera C.C. 17.12.'99 n° 81, approvato con delibera C.P. 23.06.'03 n° 96 - confermato, ai sensi della delibera GP 10.11.'09 n° 517, con delibera C.C. 16.11.'09 n° 131 e delibera G.P. 24.11.'09 n° 533) come riportate nell'allegato "2", ricadenti nel successivo Piano per l'Edilizia Economica e Popolare "Tesoro", non sono state incluse tra i recettori ai sensi del D.P.R. 142/2004, pertanto conformemente a quanto richiesto dal Comune di Falconara M.ma in sede di Conferenza dei Servizi del 16/07/2019 indetta dal Provveditorato Interregionale per le OO.PP. ai sensi dell'art. 3 del D.P.R.383/94 per l'esame e l'approvazione del progetto in oggetto (vedi verbale allegato "1"), si richiede:
- che l'ANAS verifichi la necessità di considerare ulteriori ricettori e comunque di esplicitare se il più recente dimensionamento delle barriere acustiche proposte sia sufficiente a garantire il rispetto dei limiti assoluti di immissione per la rumorosità prodotta dall'infrastruttura stradale di tipo C1 in questione, a 4 metri di altezza rispetto al piano campagna, anche in quei terreni edificabili ricadenti nella fascia di pertinenza acustica (di ampiezza pari ai 250 metri) propria delle strade di tipo C1 come da tab.1 dell'Allegato 1 al D.P.R.142/2004; in caso ciò non fosse verificato è necessario un aggiornamento del dimensionamento delle barriere acustiche finora proposte.

Inoltre si fa presente che, ai sensi della normativa vigente, le relazioni previsionali di impatto acustico devono essere redatte da tecnici abilitati competenti in acustica iscritti negli appositi elenchi.





**COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA**  
**Provincia di Ancona**

**3° SETTORE: Gestione, Governo, Valorizzazione del Territorio e delle Infrastrutture**  
*U.O.C. Pianificazione Territoriale e Cartografia*

Relativamente al punto 2) si rileva che la criticità evidenziata dal Comune di Falconara M.ma non è stata presa in considerazione da ANAS nell'ambito della procedura di VIA. Non vi è infatti alcun elaborato a questa riferibile, tra quelli integrativi prodotti.

**Tuttavia si evidenzia** che, nell'ambito della procedura ministeriale per la approvazione del Progetto e precisamente nel corso della Conferenza dei Servizi indetta dal Provveditorato Interregionale OO..PP, il Comune di Falconara M.ma, come sopra accennato, ha richiesto ad ANAS di predisporre, nella attuale fase progettuale, una soluzione tecnica che risolva il nodo della viabilità locale di via del Tesoro interrotta dal Progetto del raddoppio della SS16, la cui definizione è tutt'ora in corso.

Stante la compresenza di duplice procedura, la presente nota viene inviata oltre che ai destinatari della nota regionale prot. n. 952125 del 01/08/2019, anche al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in capo al quale risiede il procedimento di approvazione del progetto ai sensi dell'art. 3 D.P.R. 383/94.

Per eventuali comunicazioni si prega di fare riferimento ai seguenti tecnici comunali:

Ing. Vanni Giampiero

Tel. 0719177254 - e-mail: vannigi@comune.falconara-marittima.an.it

Arch. Alessandra M. Marincioni

Tel. 0719177223 - e-mail: marincionima@comune.falconara-marittima.an.it

Arch. Daniela Leone

Tel. 0719177224 - e-mail: leoneda@comune.falconara-marittima.an.it

Cordiali saluti.

**Allegati:**

1. Verbale conferenza dei servizi del 16/07/2019 ai sensi dell'art. 3 D.P.R. 383/94.
2. Stralcio P.R.G. vigente della ZUT1 del SAT A3 (Area Tesoro) –Stralcio della tavola C.04 - Quadro d'unione degli ambiti, subambiti, zone si PRG e ZTO D.I.M.1444/68

**Il Responsabile della**  
**U.O.C. Pianificazione Territoriale e Cartografia**  
Arch. Alessandra Maria Marincioni

**Il Responsabile della**  
**U.O.C. Tutela Ambientale, S.U.A.P. Demanio**  
**Marittimo Verde Pubblico**  
Ing. Giovanna Badiali

**Il Dirigente del 3° Settore**  
Ing. Eleonora Mazzalupi



COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA Prot.0033437-27/08/2019-D472-PG-0008-00060001-P



# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PROVVEDITORATO INTERREGIONALE PER LE OPERE PUBBLICHE TOSCANA – MARCHE – UMBRIA

Sede Coordinata di Ancona

Ufficio 4

Tecnico, Amministrativo e OO.MM. per le Marche

Via Vecchini, 3 - 60124 ANCONA

## Verbale Conferenza di Servizi del 16 luglio 2019

Oggetto: Anas – Variante al progetto approvato con D.P. n. 3652 dell'11.07.2014 – S.S. 16 “Adriatica” Ampliamento da 2 a 4 corsie dallo svincolo di Falconara Marittima con la SS 76 alla località Baraccola – Lotto 1: tratto Falconara – torrette di Ancona. Conferenza di Servizi dell'art. 3 D.p.r. n. 383/94 e ss.mm.ii.

1014673|27/08/2019  
|R\_MARCHE|GRM|SMD|A

In data odierna 16 luglio 2019 presso la sede Coordinata di Ancona del Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Toscana – Marche – Umbria si svolge la Conferenza di Servizi per l'esame e l'approvazione, ai sensi dell'art.3 del DPR 18.4.94, n. 383, dell'intervento di cui al titolo del presente verbale;

### VISTO:

- gli artt.29 e 31 della legge 17.8.1942, n.1150 e succ. modif. e integr.;
- l'art.4 della legge 28.1.77, n.10;
- gli artt.81, 82 e 83 del DPR 616/77;
- la legge 431/1985;
- l'art.2, commi 7,8,9 della legge 24.12.93, n.537;
- il DPR 18.4.94, n.383, ed in particolare gli artt.2, 3 e 4;
- la Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici n. 2241 del 17.06.1995;
- il DPR 12 aprile 1996;
- la nota del Ministero dei LL.PP - Gabinetto del Ministro prot. n.4294/25 in data 4.6.96;
- la legge 15.5.97, n.127, art.17, commi 1- 11;
- la legge 357/97, art.5;
- la legge 340/2000;
- il D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 (art. 7).

### PREMESSO:

- Che con D.P. n. 3652 dell'11.07.2014 è stata formalizzata l'intesa Stato-Regione in ordine alla localizzazione dell'intervento proposto da Anas Spa su S.S. 16 “Adriatica” – Ampliamento da 2 a 4 corsie dallo svincolo di Falconara Marittima con la SS76 alla località Baraccola – 1° lotto: tratto Falconara- Torrette di Ancona (Svincoli inclusi)
- Che Anas Spa in ottemperanza a quanto prescritto dall'art. 215 comma 3° e 5° del D.Lgs.



COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA Prot.0033437-27/08/2019-D472-PG-0008-00060001-P

*A C F*  
*Aut. C.M.*

- Che il Provveditorato con nota n. 14096 del 19.06.2019 ha convocato la Conferenza di Servizi per il giorno 16 luglio 2019 con gli enti interessati, per il raggiungimento dell'intesa Stato - Regione in ordine alla localizzazione dell'intervento in argomento.

Che alla Conferenza sono presenti:

- La Regione Marche, rappresentata dall'arch. Paolo Storani dell'Ufficio P.F. Urbanistica, Paesaggio e Informazioni Territoriali, Edilizia ed Espropriazioni;
- Il Comune di Ancona, rappresentato dal Dirigente arch. Claudio Centanni;
- Il Comune di Falconara Marittima, rappresentato dall'ing. Eleonora Mazzalupi;
- Il Provveditorato per le Opere Pubbliche Toscana - Marche - Umbria, rappresentato dall'ing. Corrado Maria Cipriani;
- Anas Spa in qualità di ente proponente, rappresentato dall'ing. Massimo Giovinazzo, R.U.P. dell'intervento;

**VISTI**

gli elaborati tecnici del progetto sottoelencati:

- 1) Inquadramento Generale;
- 2) Geologia e Idrologia;
- 3) Geotecnica;
- 4) Studio Idrologico e Idraulico;
- 5) Studi Generali;
- 6) Tracciati e Corpo Stradale;
- 7) Opere d'Arte Maggiori: Viadotti e Ponti;
- 8) Opere in sotterraneo: Gallerie Naturali;
- 9) Opere in sotterraneo: Gallerie Artificiali - Imbocchi;
- 10) Opere d'Arte Minori: Opere di Attraversamento;
- 11) Opere d'Arte Minori: Fabbricati Tecnologici;
- 12) Opere d'Arte Minori: Opere di sostegno;
- 13) Opere Idrauliche: Ambiente;
- 14) Piano di monitoraggio ambientale;
- 15) Impianti Tecnologici;
- 16) Interferenze;
- 17) Espropri;
- 18) Cantierizzazione;
- 19) Documenti Tecnici/Economici;
- 20) Piano di Sicurezza e Coordinamento;
- 21) Monitoraggio a cura della Direzione Lavori.

**ACQUISITI** i pareri dei suddetti rappresentanti, sostanziati:

- Regione Marche parere favorevole come da D.G.R. n. 616 del 27/05/2019;
- Comune di Ancona parere favorevole "in conformità a quanto espresso dalla D.C.C. n. 84 del 03/06/2019, ribadendo l'attenzione alle aree interessate dal Piano di Assetto Idrogeologico tramite attività di monitoraggio attivo";
- Comune di Falconara parere favorevole in conformità a quanto espresso con D.C.C. n. 46 del 03/06/2019, "si evidenzia che la modifica progettuale inerente lo spostamento di Via del Tesoro, introdotta con il progetto esecutivo, preclude l'accesso carrabile ad una proprietà privata. Si chiede pertanto che tale aspetto venga risolto in sede di progettazione esecutiva e non in fase operativa. Si chiede altresì che venga garantita la sicurezza della medesima Via del Tesoro dal punto di vista della viabilità non solo carrabile ma anche pedonale introducendo marciapiedi, possibilmente ambo i lati ed estendendo l'impianto di illuminazione pubblica a tutta l'area di intervento. Si chiede infine che le barriere acustiche vengano eventualmente estese anche alle

COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA Prot.0033437-27/08/2019-D472-PG-0008-00060001-P

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

Per la Regione Marche, P.F. Urbanistica, Paesaggio e Informazioni Territoriali, Edilizia ed Espropriazioni:

Arch. Paolo Storani

*Handwritten signature of Paolo Storani*

Per il Comune di Ancona:

Arch. Claudio Centanni

*Handwritten signature of Claudio Centanni*

Per il Comune di Falconara Marittima

Ing. Eleonora Mazzalupi

*Handwritten signature of Eleonora Mazzalupi*

Per il Provveditorato

Ing. Cofrado Maria Cipriani

*Handwritten signature of Cofrado Maria Cipriani*

Per ANAS Spa

Ing. Massimo Giovinazzo

*Handwritten signature of Massimo Giovinazzo*

Il Segretario

Pietro Sbaffi

*Handwritten signature of Pietro Sbaffi*

Il Presidente della Conferenza

Ing. Carla Macaione

*Handwritten signature of Carla Macaione*





# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PROVVEDITORATO INTERREGIONALE PER LE OO.PP. PER LA TOSCANA -  
LE MARCHE E L'UMBRIA  
SEDE COORDINATA ANCONA  
VIA VECCHINI N. 3

## CONFERENZA DEI SERVIZI

**Oggetto:** Ampliamento da 2 a 4 corsie dallo svincolo di Falconara Marittima con la S.S. 16 alla località Baraccola - 1° lotto tratto Falconara Marittima - Torrette di Ancona (svincoli inclusi).

Ente di appartenenza ..... **MIT**  
Sig..... **ING. CORRADO M. CIPRIANI**

PARERE:  
Favorevole..... **FALONFIOLE**  
Contrario.....

Per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame in riferimento agli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta conforme

Parere da allegare al verbale:

.....  
E' auspicabile esprimere quanto prima  
lo sereno di voler essere di supporto  
ambientale, al fine di garantire una  
concreta attuazione dell'ITER  
Questo parere non tiene conto delle eventuali  
modifiche da parte del Comm. (AN e Folle)  
Si suggerisce nelle fasi <sup>successive</sup> tecniche  
~~attentive~~ agli aspetti funzionali ed  
versanti urbanistici degli svincoli

Firma:.....



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PROVVEDITORATO INTERREGIONALE PER LE OO.PP. PER LA TOSCANA -  
LE MARCHE E L'UMBRIA  
SEDE COORDINATA ANCONA  
VIA VECCHINI N. 3

CONFERENZA DEI SERVIZI

Oggetto: Ampliamento da 2 a 4 corsie dallo svincolo di Falconara Marittima con la S.S. 16 alla  
località Baraccola – 1° lotto tratto Falconara Marittima – Torrette di Ancona (svincoli inclusi).

Ente di appartenenza ... REGIONE MARCHE ...  
Sig. ... STORANI PAOLO ...

PARERE:  
Favorevole ... SI ...  
Contrario .....

Per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame in riferimento agli strumenti urbanistici  
comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta difforme

Parere da allegare al verbale:  
Parere favorevole come da Delibera di Giunta  
Regionale n. 616 del 27/05/2019

Firma: Paolo Storani





# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PROVVEDITORATO INTERREGIONALE PER LE OO.PP. PER LA TOSCANA -  
LE MARCHE E L'UMBRIA  
SEDE COORDINATA ANCONA  
VIA VECCHINI N. 3

## CONFERENZA DEI SERVIZI

**Oggetto:** Ampliamento da 2 a 4 corsie dallo svincolo di Falconara Marittima con la S.S. 16 alla località Baraccola – 1° lotto tratto Falconara Marittima – Torrette di Ancona (svincoli inclusi).

Ente di appartenenza ... COMUNE DI ANCONA .....  
Sig. .... ARCH. CARLO CENIANNI .....

**PARERE:**

Favorevole..... FAVOREVOLE .....  
Contrario.....

Per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame in riferimento agli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta difforme

Parere da allegare al verbale:

.....  
VIENE FORNITO PARERE FAVOREVOLE IN RIFERIMENTO  
ALLA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO IN CONFORMITA'  
A QUANTO ESPRESO DALLA DELIBERA DEL CONSIGLIO 84  
DEL 03.06.2017.  
SI RIBASTA LA LIQUIDAZIONE ALLE AREE INTERESSATE  
DAL PIANO DI AZIENDA INGEGNERIA TRAPIE  
L'ATTIVITA' DI CONSOLIDAMENTO ATTIVO COSI' COME  
ILLUSTRATO IN VERBA SU CONFERENZA  
.....

Firma:..... 

COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA Prot.0033437-27/08/2019-D472-PG-0008-00060001-P



# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PROVVEDITORATO INTERREGIONALE PER LE OO.PP. PER LA TOSCANA -  
LE MARCHE E L'UMBRIA  
SEDE COORDINATA ANCONA  
VIA VECCHINI N. 3

## CONFERENZA DEI SERVIZI

**Oggetto:** Ampliamento da 2 a 4 corsie dallo svincolo di Falconara Marittima con la S.S. 16 alla località Baraccola - 1° lotto tratto Falconara Marittima - Torrette di Ancona (svincoli inclusi).

Ente di appartenenza ... COMUNE di FALCONARA MARITTIMA  
Sig. ING. ELEONORA MASSARA

**PARERE:**

Favorevole.....  
Contrario.....

Per quanto riguarda l'inserimento del progetto in esame in riferimento agli strumenti urbanistici comunali vigenti, si dichiara che l'opera risulta conforme

Parere da allegare al verbale:

SI RIBANDA IL PARERE ESPRESSO CON DELIBERA C.C. N. 46 DEL 03.06.2019.  
SI EVIDENZA INOLTRE CHE LA MODIFICA PROGETTUALE INERENTE LO SPOSTAMENTO AI VAI DEL TESORO INTRODOTTA CON IL PROGETTO ESECUTIVO PERCHÉ L'ACCESSO CARRABILE AD UNA PROPRIETÀ PRIVATA SI CHIEDE PERTANTO CHE TALE ASPETTO VENGA RISOLTO IN ADEE AI PROGETTAZIONE ESECUTIVA E NON IN FASE OPERATIVA.  
SI CHIEDE ALTRESÌ CHE VENGA GARANTITA LA SICUREZZA DELLA MEDESSIMA VIA DEL TESORO DAL PUNTO DI VISTA DELLA VISIBILITÀ NON SOLO CARRABILE MA ANCHE PEDONALE INTRODUCENDO MARCIAPEDI, POSSIBILMENTE AMBO I LATI, ED ESTENDENDO L'IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE PUBBLICA A TUTTA L'AREA DI INTERVENTO.

Firma: Eleonora Massara





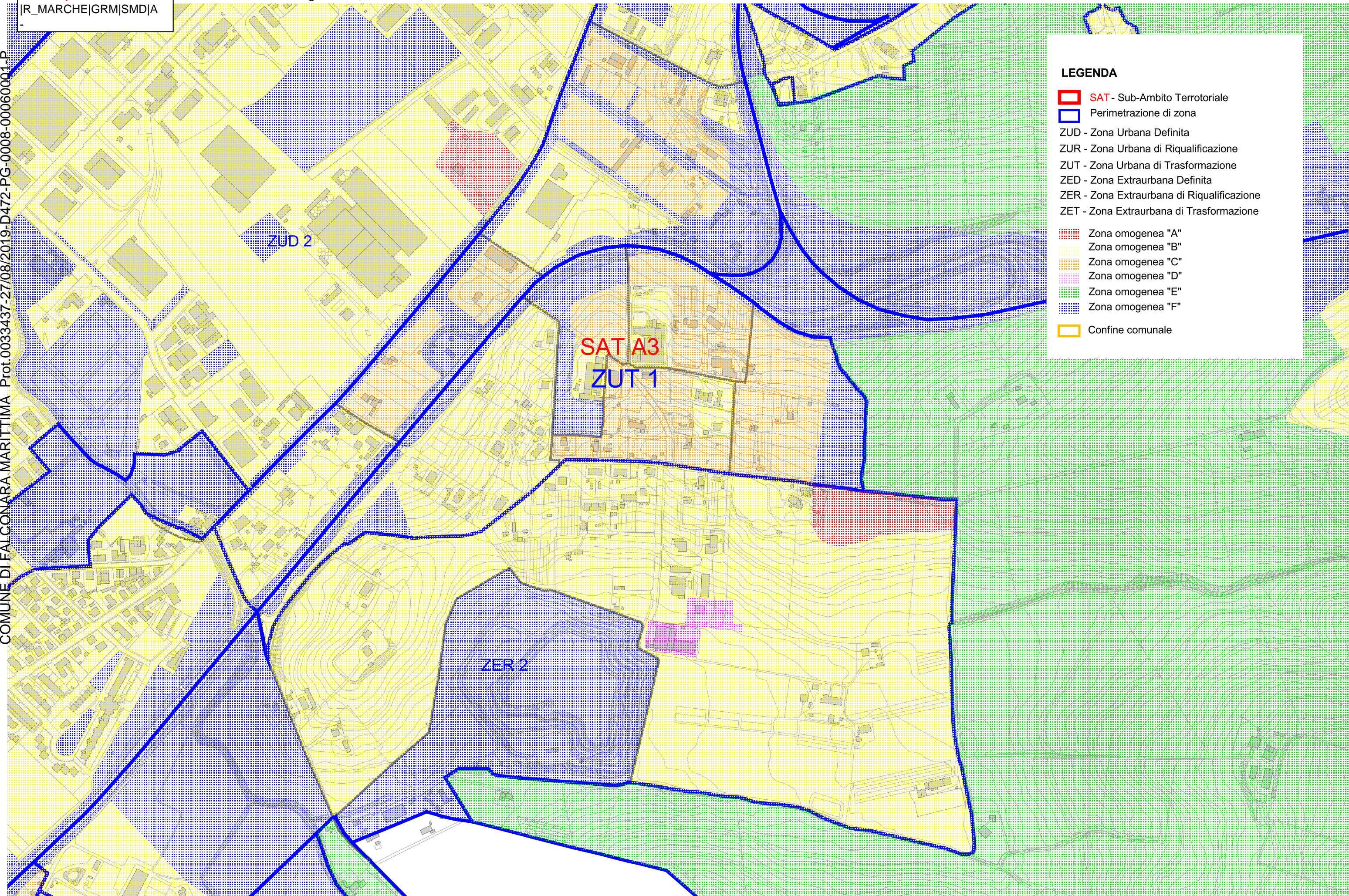
SI CHIEDE INFINE CHE LE BARRIERE ACOUSTICHE VENGANO  
VENTOALMENTE  
VERESE ANCHE ALLE AREE EDIFICABILI PRESENTI NELLA PAG  
E SPECIFICAMENTE NEL PA DI INIZIATIVA PUBBLICA  
PER IL TESORO...

COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA Prot. 0033437-27/08/2019-D472-PG-0008-00060001-P

Stralcio del PRG '99 VIGENTE - SAT A3- ZUT1 ( Area Tesoro)

ti 1014673|27/08/2019 | 04 - Quadro d'unione degli ambiti, subambiti, zone si PRG e ZTO D.I.M.1444/68 Scala 1:5.000  
R\_MARCHE|GRM|SMD|A

COMUNE DI FALCONARA MARITTIMA Prot.0033437-27/08/2019-D472-PG-0008-00060001-P



**LEGENDA**

- SAT - Sub-Ambito Territoriale
- Perimetrazione di zona
- ZUD - Zona Urbana Definita
- ZUR - Zona Urbana di Riquilificazione
- ZUT - Zona Urbana di Trasformazione
- ZED - Zona Extraurbana Definita
- ZER - Zona Extraurbana di Riquilificazione
- ZET - Zona Extraurbana di Trasformazione
- Zona omogenea "A"
- Zona omogenea "B"
- Zona omogenea "C"
- Zona omogenea "D"
- Zona omogenea "E"
- Zona omogenea "F"
- Confine comunale





# Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale

Settore sub-distrettuale per la Regione Marche



Trasmissione a mezzo PEC

riscontro a nota R.M. n. 952125 dell'1/08/2019  
prot. a r.r. ABDAC n. 5467 dell'1/08/2019

riscontro a nota ANAS CDG-0538909-P del 25/09/2019  
prot. a r.r. ABDAC 6446 del 25/09/2019

1245324116/10/2019

IR\_MARCHEIGRMISMDIA

Autorità di Bacino del Fiume Tevere

N. Prot.:0007114

data: 16-10-2019



ABT/0007114/2019

**Alla Regione Marche**  
**PF Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali, Qualità dell'Aria e Protezione Naturalistica**  
[regione.marche.valutazamb@emarche.it](mailto:regione.marche.valutazamb@emarche.it)

**e, p.c., alla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Patrimonio culturale della Marche**  
[mbac-sabap-mar@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-sabap-mar@mailcert.beniculturali.it)

**al Ministero Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare**  
Direzione Gen.le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali  
Divisione II-Sistemi di Valutazione Ambientale  
[DGSalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:DGSalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

**all' ANAS S.p.A.**  
[anas@postacert.stradeanas.it](mailto:anas@postacert.stradeanas.it)

**alla Regione Marche:**  
**Servizio Tutela, Gestione e Assetto del Territorio**  
[regione.marche.servizioterritorio@emarche.it](mailto:regione.marche.servizioterritorio@emarche.it)

**PF Tutela delle Acque e Difesa del Suolo e della Costa**  
[regione.marche.aquasuolocosta@emarche.it](mailto:regione.marche.aquasuolocosta@emarche.it)

**all' Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Centrale**  
Area Difesa del Suolo  
[protocollo@pec.autorita-distrettoac.it](mailto:protocollo@pec.autorita-distrettoac.it)

**OGGETTO:** [V00749] Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA: SS 16 "Adriatica" – Variante di Ancona. Intervento di ampliamento da 2 a 4 corsie del tratto fra lo svincolo "Falconara" e lo svincolo "Torrette". Adeguamento tecnico dei seguenti elementi della carreggiata Nord: coordinamento piano-altimetrico della prima curva tra la pk 0+000 e la pk 0+672, Galleria Barcaglione, Viadotto Falconara II e Galleria Orciani. Proponente ANAS SpA. – **CONTRIBUTO ISTRUTTORIO**

Con la nota in epigrafe, acquisita al protocollo dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale (ABDAC) con il n. 5467 dell'1/08/2019, codesta PF regionale ha da ultimo richiesto per la fase di competenza regionale del procedimento in oggetto il contributo istruttorio della medesima Autorità.

Dalla nota pervenuta si ricava che il contributo richiesto si riferisce *–per le competenze dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale–* alla valutazione dello stato di recepimento delle prescrizioni contenute nel Decreto Regione Marche n. 46/VAA del 15/04/2014.

Per quanto attiene alle competenze della scrivente Autorità si tratta in particolare delle prescrizioni 16) e 17) a suo tempo indicate con nota n. 255752 del 9/04/2014 dall'Autorità di Bacino Regionale (ora soppressa) nel parere favorevole di compatibilità, subordinato appunto all'osservanza di dette prescrizioni.



# Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale

## Settore sub-distrettuale per la Regione Marche



Con successiva nota CDG-0538909-P del 25/09/2019 la Soc. ANAS SpA ha trasmesso alcune "integrazioni volontarie" utili al completamento dell'istruttoria di competenza regionale.

Esaminata tale documentazione integrativa, resa consultabile mediante link web, si rileva che gli adempimenti a suo tempo prescritti sono stati adeguatamente riscontrati.

A tal fine è di primo riferimento l'elaborato "Riscontro note istruttorie-Relazione di Riscontro" (Cod. elab. T01 IA03 AMB RE01 - Rev A del 9/09/2019) che, a pag. 10, richiama l'elaborato "Piano di monitoraggio ambientale-Relazione del Piano di Monitoraggio Ambientale" (Cod. T00 MO00 MOA RE01 - Rev. C del 9/09/2019) ed in particolare il par. 4.7 "Monitoraggio dei versanti instabili" del PMA.

In questo elaborato le operazioni di monitoraggio previste sono ampiamente descritte in ogni elemento essenziale (sistemi utilizzati, collocazione dei sensori, metodiche di acquisizione e modalità di gestione delle letture, durata del monitoraggio).

**L'assunzione da parte di ANAS SpA degli impegni descritti al par. 4.7 del PMA consente quindi di valutare come assolti gli adempimenti di cui alle prescrizioni 16) e 17) del Decreto 46/VAA/2014.**

Pertanto, non ricorrendo più le condizioni di subordine in quanto superate con le ultime integrazioni, **nell'ambito delle procedure di definitiva approvazione del progetto** il già citato **parere favorevole di compatibilità** espresso dall'Autorità di Bacino Regionale delle Marche con nota prot. 255752 del 9/04/2014, condiviso e fatto proprio dalla scrivente Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale ora competente, **assume piena e definitiva efficacia.**

Per quanto ovvio, si raccomanda comunque di utilizzare le informazioni derivanti dal monitoraggio per operare con tempestività ogni azione dovesse risultare eventualmente necessaria a garantire la sicurezza dell'infrastruttura mediante adeguati accorgimenti di tipo preventivo (gestione dei transiti) e/o mediante opere strutturali (interventi materiali di presidio e/o consolidamento dei versanti).

**Il dirigente delegato**



Documento firmato da:  
MARIO SMARGIASSO  
16.10.2019 09:54:40 UTC

*documento informatico firmato digitalmente, ai sensi del D.Lgs n.82/2005, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa*

Dichiarazione ex art. 4, comma 1, dell' "Accordo di collaborazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15, comma 1 della legge 7 agosto 1990, n. 241 per l'esercizio delle funzioni distrettuali nell'ambito del distretto idrografico dell'Appennino Centrale":

*La presente nota è formulata in attuazione dell' "Accordo di collaborazione ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 15, comma 1 della legge 7 agosto 1990, n. 241 per l'esercizio delle funzioni distrettuali nell'ambito del distretto idrografico dell'Appennino Centrale" stipulato il 30.01.2019 tra la Regione Marche e il Segretario generale dell'Autorità.*

*Ai sensi del predetto Accordo, e in applicazione del Decreto Segretariale n. 8/2019 (art. 2, subcomma 2.1, lett. a), la presente costituisce formale espressione dei poteri del Segretario Generale dell'Autorità di Bacino del Distretto dell'Appennino Centrale.*