



11/Jan 4.2. PL  
K

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

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

\* \* \*

Parere n. 3262 del 30/01/2020

<p><b>Progetto:</b></p>	<p><b>Verifica di assoggettabilità alla VIA</b></p> <p><b>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</b></p> <p><b>ID_VIP: 4536</b></p>
<p><b>Proponente:</b></p>	<p><b>ANAS S.p.A.</b></p>

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page.

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

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

**VISTI** i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011, prot.n.GAB/DEC/2011/217 del 11/11/2011 e prot.n.GAB/DEC/2011/223 del 12/11/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. GAB/DEC/20141/168 del 28/10/2011 di nomina del rappresentante della Regione Marche;

**PRESO ATTO** della domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. presentata dalla Società ANAS S.p.A. con nota prot.n. CDG-136735 del 08/03/2019 relativamente all'intervento "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";

**PRESO ATTO** che:

- la domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n.DVA/6124 in data 11/03/2019;
- la domanda è stata successivamente perfezionata con nota prot.n.279866 del 16/05/2019 acquisita con prot.n.DVA/12380 del 16/05/2019;
- la DVA con nota prot.n.DVA/13033 del 22/05/2019, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) con prot.n.CTVA/1861 in data 23/05/2019, ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza, la domanda sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

**ESAMINATA** la documentazione allegata alla domanda composta da:

- Studio preliminare ambientale;

**PRESO ATTO** che:

- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stato pubblicata sul sito web dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la DVA, con nota prot.n.DVA/13033 del 22/05/2019, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

ID\_VIP 4536 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

**VISTA** la nota acquisita con prot.n.CTVA/2547 del 08/07/2019 con la quale la Regione Marche ritiene necessario acquisire documentazione integrativa relativamente alla verifica dei recettori acustici nella zona di via del Tesoro, al raccordo per il ripristino della viabilità in via del Tesoro, al recepimento delle prescrizioni contenute nel Decreto della Regione Marche n. 46 del 15/04/2014 ed alle osservazioni fornite dall'ARPAM di Ancona con nota del 02/07/2019;

**VISTA** la nota prot.n.0538909 del 25/09/2019, acquisita al prot.n.24408/DVA del 26/09/2019, con la quale la Società ANAS S.p.A. ha fornito documentazione volontaria integrativa in riscontro alle richieste di integrazioni della Regione Marche;

**CONSIDERATO** che con tale nota ANAS S.p.A. fa presente inoltre, che:

- con nota prot.n.CDG-0420466 del 18/07/2019 è stata trasmessa la documentazione redatta per la verifica del recepimento delle prescrizioni di cui all'Allegato A del Decreto Dirigenziale della regione Marche n.46/VAAA del 15/04/2014 costituita da:
  - Piano di monitoraggio ambientale;
  - Studio sull'inquinamento atmosferico;
  - Quadro sinottico relativo alla verifica di ottemperanza;
- la Regione Marche con nota prot.n.952125 del 01/08/2019 ha richiesto ai propri uffici territoriali il contributo istruttorio di competenza circa la documentazione sopracitata;
- il Comune di Falconara Marittima, con nota prot.n.33437 del 27/08/2019 ha trasmesso il proprio contributo in merito alla documentazione trasmessa da ANAS con la nota prot.n.CDG-0420466 del 18/07/2019 citata;

**CONSIDERATO** che ANAS S.p.A. specifica che le integrazioni danno evidenza del recepimento di quanto richiesto con le note sopracitate nonché contezza del recepimento delle prescrizioni contenute nel Decreto Dirigenziale della regione Marche n.46/VAAA del 15/04/2014;

**CONSIDERATO** infine che ANAS S.p.A. allega, per pronta evidenza, il provvedimento autorizzativo finale d'intesa Stato - Regione n.19157 del 05/09/2019, emanato ai sensi dell'art.81 del D.P.R. n.616/1977 e s.m.i. relativo alla localizzazione dell'intervento in oggetto;

**PRESO ATTO** che la documentazione integrativa volontaria è stata trasmessa con nota prot.n.DVA/25440 del 07/10/2019, acquisita con prot.n.CTVA/3782 del 08/10/2019 e che con la stessa nota, ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la DVA, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

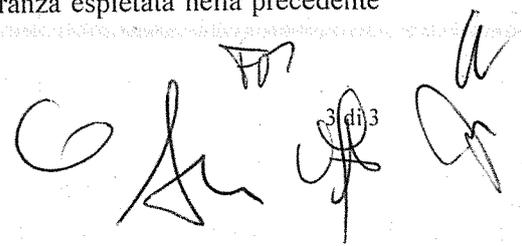
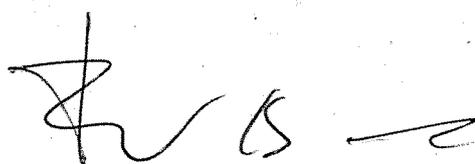
**ESAMINATA** la documentazione integrativa volontaria che si compone dai seguenti elaborati principali:

- studio preliminare ambientale;
- gestione e bilancio materie;
- indagini ambientali pregresse;
- indagini ambientali integrative;
- relazione acustica;
- studio impatto atmosferico;
- piano di monitoraggio ambientale;

**CONSIDERATO** che con la documentazione presentata l'ANAS S.p.A. ha fornito un riscontro ai seguenti contributi pervenuti nel corso dell'istruttoria:

- nota prot. n. 860355 del 08/07/2019 Regione Marche;
- nota prot. n. 22063 del 02/07/2019 ARPAM Dipartimento di Ancona;
- nota prot. n. 33437 del 27/08/2019 Comune di Falconara Marittima;

**CONSIDERATO** che ANAS S.p.A. inoltre dà contestualmente evidenza del recepimento delle prescrizioni contenute nel parere regionale emesso nell'ambito della verifica di ottemperanza espletata nella precedente fase progettuale di cui alla D.D. 46 del 15/04/2014 della Regione Marche;



**CONSIDERATO** che risultano presentati i seguenti pareri ai sensi dell'art.19, comma 8 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.:

- **Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo:** con nota prot.n.35134-P del 28/11/2019, acquisita con prot.n.DVA/31116 del 28/11/2019 si ritiene che il progetto in questione "possa essere escluso dalla procedura di valutazione di Impatto ambientale a condizione che la Soprintendenza Archeologica, belle arti e paesaggio delle Marche, territorialmente competente, venga informata prima dell'inizio dei lavori e che ogni movimento di terra avvenga sotto il controllo e l'assistenza di ditte specializzate di provata esperienza, senza alcun onere da parte di questo Ministero".  
Restano comunque salve le misure di tutela da adottare ai sensi del codice dei beni Culturali e del Paesaggio, relativamente a singoli ritrovamenti in corso d'opera e al loro contesto non prevedibili allo stato dell'arte, e che l'eventuale rinvenimento di emergenze archeologiche potrà comportare varianti in corso d'opera al progetto.
- **Regione Marche:** con nota acquisita con prot.n..DVA/28328 del 28/10/2019 la Regione Marche invia il relativo parere regionale, con allegati i contributi pervenuti da parte degli Enti delle Marche coinvolti nel procedimento. Con tale parere la Regione Marche afferma quanto di seguito riportato:  
"A seguito dell'esame della documentazione di progetto e dell'istruttoria effettuata si può ragionevolmente prevedere che:
  - o 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;
  - o 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.

**VISTA** l'ulteriore documentazione fornita dalla Società ANAS S.p.A. e redatta allo scopo di riscontrare il Parere Regionale 1814509 del 28/10/2019 emesso dalla Regione Marche nell'ambito della procedura di screening nazionale ed i relativi seguenti allegati:

- Nota ARPAM prot. N. 22063 del 02/07/2019;
- Nota ARPAM prot. N. 28244 del 30/08/2019;
- Nota ARPAM prot. N. 35019 del 25/10/2019;
- Contributo Istruttorio Comune di Falconara Marittima prot. N.33437 del 27/08/2019;

ID\_VIP 4536 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

- Contributo Istruttorio Autorità di Bacino dell'Appennino Centrale prot. N. 7114 del 16/10/2019;

**CONSIDERATO** che il progetto proposto costituisce modifica di un'opera che rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., al punto 10 denominata "strade extraurbane a quattro o più corsie o adeguamento di strade extraurbane esistenti a due corsie per renderle a quattro o più corsie, con una lunghezza ininterrotta di almeno 10 km";

**VISTA** la nota prot.n.23600-P del 15/01/2020 con la quale il Proponente richiede che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

Relativamente all'iter progressivo del progetto:

**CONSIDERATO** che:

- con il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio n. 234 del 24/03/2004 è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale, con prescrizioni, in merito al progetto di ampliamento da due a quattro corsie, della SS16 Adriatica – Variante di Ancona tra i Comuni di Ancona e Falconara;
- successivamente con Provvedimento Direttoriale n.8350 del 08/04/2013 è stata conclusa, con esito positivo, procedura di Verifica di Ottemperanza del progetto citato alle prescrizioni di cui alle lettere a), c), d), e), f), g) del Decreto n. 234/2004, di competenza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- la Regione Marche, con nota prot.n.0281981 del 18/04/2014, ha ritenuto ottemperate le prescrizioni del citato decreto n. 234/2004, di propria competenza ad eccezione della prescrizione n. 9, relativa allo studio dell'inquinamento atmosferico, e per la quale si rimandava alla progettazione esecutiva; la Regione chiedeva inoltre che fossero recepite alcune indicazioni/prescrizioni prevalentemente riguardanti il PMA;
- il Ministero dei beni e delle attività culturali, con la nota prot.n.12414/2014 del 16/05/2014, ha ritenuto ottemperate le prescrizioni del richiamato decreto di compatibilità ambientale, per gli aspetti di competenza;

**CONSIDERATO** che il progetto proposto è stato sottoposto alla procedura preliminare ai sensi dell'art.6 del D. Lgs. n.152/2006 e s.m.i. in esito al quale la DVA, con nota prot.n. DVA/853 del 15/01/2019, acquisita con prot.n. CTVA/140 del 16/01/2019, rappresentava che, 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 e che pertanto potevano sussistere potenziali impatti significativi e negativi tali da necessitare di una valutazione attraverso, quantomeno, la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19, del D.Lgs n.152/2006 e s.m.i.;

Relativamente alle motivazioni del progetto

**CONSIDERATO** che le modifiche al progetto definitivo sono state introdotte a seguito delle osservazioni sulla viabilità, contenute nel Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 65/2017 del 25/01/2018;

**CONSIDERATO** che con riferimento alla carreggiata Nord, che si colloca prevalentemente sul sedime della strada SS16 esistente, il progetto definitivo prevedeva, nell'ottica della conservazione di alcune opere (Galleria Barcaglione e galleria Orciani), il passaggio da una carreggiata di larghezza complessiva 9.75m (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;

Handwritten signatures and initials are present on the right side of the page, including a large signature at the top right, a signature below it, and several initials and smaller signatures at the bottom right.

**CONSIDERATO** che 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;

**CONSIDERATO** che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici 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).";

**CONSIDERATO** che le modifiche apportate al progetto, permettono di incrementare il livello di servizio, migliorando la 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;

**VERIFICATO** sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. che:

Per quanto riguarda le caratteristiche progettuali

**CONSIDERATO** che il progetto si sviluppa interamente nella Regione Marche, nella parte nord-occidentale della provincia di Ancona ed interessa i Comuni di Ancona e Falconara Marittima;

**CONSIDERATO** che con riferimento alle infrastrutture esistenti il progetto si sviluppa a partire dal tratto finale della S.S.76, a NE di Castelferretti, ridisegna lo Svincolo di Falconara, amplia la sede stradale esistente in direzione E-SE, attraversa lo Svincolo di Torrette per riconnettersi all'esistente Variante di Ancona nel punto in cui sottopassa in galleria Via Strada del Carmine, in comune di Ancona;

**CONSIDERATO** che l'opera in progetto ha una lunghezza complessiva di circa 7,2 km. L'inizio e la fine dell'intervento sono ubicati in corrispondenza degli esistenti svincoli di Falconara e di Torrette sulla S.S. 16 attuale.

**CONSIDERATO** che il progetto è stato adeguato a quanto richiesto nel sopracitato parere del Consiglio dei Lavori Pubblici;

**CONSIDERATO** che gli adeguamenti tecnici consistono in:

- **"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, a 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 50 cm, e uno spostamento massimo della carreggiata di 20 m verso sud.

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 35000 mc. Inoltre a seguito della richiesta del Comune di Falconara Marittima prot.n.33437 del 27/08/2019, è stato rivisto il raccordo del tratto in variante con la viabilità esistente, ed è stata inserita una rotatoria per consentire l'ingresso nella proprietà privata in prossimità della curva con una maggiore sicurezza, tale problematica è emersa in sede di "tavolo tecnico" svolto in data 16/07/2019. L'introduzione della rotatoria consente non solo un accesso in sicurezza alla proprietà privata situata all'interno della nuova curva, una riduzione della velocità di percorrenza della curva, ma anche una maggiore visibilità per coloro che percorrono la strada o devono immettersi nella diramazione della stessa Via del Tesoro. Tale soluzione è stata inviata al Comune di Falconara per mezzo pec il 03/09/2019 con

numero registro P.0495203. Tale soluzione ottempera a quanto richiesto nella nota prot.n.3347 del 27/08/2019 del Comune di Falconara Marittima;

- **"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 Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, 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 90 km/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 progetto definitivo) 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 CNRIII con carreggiata di larghezza complessiva 8.00m, 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 Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici 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 fornici, nonché la demolizione e la ricostruzione degli imbocchi.

Per entrambe le gallerie è stata introdotta per l'intero sviluppo, la forma "policentrica" in modo da mantenere inalterata, la percezione degli utenti nei tratti in sotterraneo. Anche la configurazione esterna sarà quindi omogenea tra le carreggiate;

**CONSIDERATO** che con riferimento alla cantierizzazione di durata di circa 15 mesi, dalla sovrapposizione delle carte delle piste e delle aree di cantiere che segue, si dà evidenza dell'invarianza del progetto di cantierizzazione dell'opera;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che le aree e le piste di cantiere sono sostanzialmente confermate: non è prevista l'aggiunta di nuove aree in relazione alle varianti in esame, è anzi prevista l'eliminazione di alcune aree tecniche in prossimità del viadotto Falconara II e degli imbocchi delle due gallerie considerate;

**CONSIDERATO** che con riferimento al Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo:

- in seguito alle modifiche dovute alle nuove attività di lavorazione (ampliamento curva, demolizione/ricostruzione Viadotto Falconara II, alesaggio gallerie Barcaglione e Orciani carreggiata nord) si prevede:
  - aumento degli scavi terrosi;
  - aumento dei materiali rivenienti da demolizioni;
  - aumento dei materiali di approvvigionamento;
  - aumento dei mezzi di trasporto di materiale e materiali;
- l'aumento degli scavi (sterri, scotichi e scavi), dovuti essenzialmente alla correzione della curva tra le pk 0+000 e 0+627 è pari a circa 35.000 m<sup>3</sup>. La demolizione delle pile del Viadotto Falconara II è pari a circa 1.000 m<sup>3</sup>. L'alesaggio delle gallerie e il rifacimento degli imbocchi determinano ulteriori demolizioni per circa 2.000 m<sup>3</sup>;
- complessivamente i materiali reimpiegabili derivanti dalle demolizioni sono pari a circa 3.000 m<sup>3</sup> in più;

*[Handwritten signatures and initials]*

- il Proponente dichiara 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;
- l'aumento 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.

**CONSIDERATO** che il trasporto dei quantitativi aggiuntivi di materiali, proporzionato al valore di 1.000 camion/mese previsti, porta ad un incremento del numero di mezzi pari a 3.5 camion/mese 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 (circa 1 al gg) per effetto delle maggiori lavorazioni previste dalle varianti progettuali;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che le caratteristiche quali-quantitative delle modifiche apportate hanno un'incidenza non apprezzabile o molto modesta se rapportate al complesso dei lavori di realizzazione dell'intera opera;

**CONSIDERATO** che l'ANAS S.p.A. ha presentato la Relazione Gestione Bilancio Materie datata 01/09/2019 relativa alla gestione delle volumetrie dell'intera opera;

**CONSIDERATO** che in fase di progetto esecutivo, nel luglio 2018 sono state eseguite ulteriori indagini di caratterizzazione ambientale dei terreni interessati dalle operazioni di scavo lungo la tratta di progetto, presentate come Indagini Ambientali Integrative nei documenti T00-IA00-AMB-RE14-A e T00-IA00-AMB-PU02-A; le indagini 2018 hanno inoltre supportato la caratterizzazione dei materiali di scavo ai sensi del D.M. 120/2017 di cui all'elaborato T00-GE01-GEO-RE01-C;

**CONSIDERATO** che i valori riscontrati sui campioni analizzati sono conformi ai valori Concentrazioni Soglia di Contaminazione CSC di cui alla tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del Decreto Legislativo n. 152/2006;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente ha fornito un riscontro alle questioni sollevate dall'ARPAM specificando in particolare che i campioni che hanno rilevato i superamenti in Colonna A e analizzati durante la campagna di indagine integrativa 2018, non interessano le aree di variante, oggetto d'interesse;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la gestione dei materiali prodotti è stata già valutata nell'ambito della VIA nonché nell'ambito della Verifica di ottemperanza alle prescrizioni contenute nel Decreto VIA n. 234 del 24/03/2004;

#### Per quanto riguarda la localizzazione del progetto

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- l'opera si sviluppa in ambiti assegnati alla rete infrastrutturale viaria e al suo potenziamento dagli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale;
- l'area interessata non ha particolari caratteristiche di ricchezza e varietà naturalistiche sia biotiche che abiotiche. Essa interessa aree di antica antropizzazione anche rurale ed è posta in margine ad estese strutture insediative che si addensano lungo la costa;
- le caratteristiche attuali delle aree attraversate dalla viabilità in progetto, già consolidate da tempo, sono tali da sostenere la realizzazione dell'opera;
- la prevista opera non interessa zone umide, zone ripariali di fiumi o laghi, fiumi e loro foci;
- le aree coinvolte direttamente o indirettamente dall'opera in progetto non hanno caratteristiche montane e non sono segnate da boschi e foreste;
- la nuova viabilità si sviluppa nell'immediato retroterra del sistema insediativo che va da Falconara Marittima ad Ancona (parte della città lineare adriatica). Essa dista dalla linea di costa non meno di

800 m circa (punto più vicino al mare) preconstituendo per questa le condizioni per l'allentamento della pressione esercitata oggi dal traffico lungo tutta la fascia costiera;

- l'opera in esame non interessa neanche indirettamente aree destinate a Riserva naturale, a Parco naturale, a Siti di Interesse Comunitario appartenenti al sistema "Rete Natura 2000";
- l'opera in progetto non insiste su aree in cui si è verificato o si possa verificare il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto e stabiliti dalla legislazione europea;
- l'opera non interessa zone a forte densità demografica pur ponendosi al margine esterno di significativi insediamenti lungo la costa per i quali costituisce intervento fondamentale di alleggerimento e servizio;
- l'opera non interessa ambiti archeologici tutelati e/o indiziati. Interessa invece ambiti paesaggistici e culturali disciplinati dal Piano Paesaggistico Regionale approvato ai sensi del D.Lgs. 42/2004. Gli adempimenti e le attenzioni stabilite dal PPR sono state seguite ed assolte nell'ambito del SIA, nella procedura di VIA e in sede di Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni con le quali è stato concluso positivamente il procedimento di VIA. Le variazioni di cui al presente studio, hanno seguito e recepito i pareri fin qui espressi in materia ed hanno adottato i provvedimenti mitigativi già previsti;
- il territorio interessato dalle opere in oggetto non è caratterizzato da alcuna produzione agricola tipica;

Per quanto riguarda la tipologia e le caratteristiche dell'impatto potenziale

ATMOSFERA

**CONSIDERATO** che:

- nel 2011 è stato eseguito un monitoraggio della componente atmosfera, allo scopo di delineare un quadro conoscitivo di base della stessa componente;
- situazioni di superamento dei limiti di legge sono state registrate per l'Ozono (O3);
- per quanto riguarda le polveri fini, l'unico superamento della media giornaliera delle PM10 è stato registrato presso la postazione n.2 nel giorno 30/06/2011 con un valore di 65.37 µg/m3 (il valore limite è pari a 50.37 µg/m3). Tutti gli altri parametri risultano ampiamente entro i limiti di legge;
- le misure 2011, sebbene riferite ad un periodo inferiore rispetto a quello statisticamente significativo individuato dal D. Lgs. 155/2010 s.m.i., hanno supportato la progettazione definitiva e lo studio di impatto ambientale a suo tempo redatto ed oggetto della procedura di VIA conclusasi con esito positivo;

**CONSIDERATO** che lo studio fornisce un'analisi di recenti valori di concentrazione dei principali inquinanti su base annuale, giornaliera e oraria, misurati dalle centraline gestite da ARPAM (R.R.Q.A. Rete Regionale della Qualità dell'Aria) ed in particolare, nelle stazioni denominate "Falconara Alta stazione di tipo industriale in area suburbana, ubicata a circa 1200 m dallo svincolo di Falconara e "Chiaravalle/2" stazione di tipo fondo in area suburbana, ubicata a circa 3200 m dallo stesso svincolo;

**CONSIDERATO** che:

- relativamente all'inquinante PM10, le soglie limite di concentrazione per le medie annuali (40 µg/m3) non vengono superate da alcuni anni, con un andamento piuttosto costante intorno a valori di concentrazione di 25 µg/m3 (ad esclusione dell'anno 2015);
- relativamente ai superamenti dei valori di soglia giornalieri per il PM10 (50 µg/m3) la centralina conta 9 superamenti nell'anno 2018, comunque al di sotto del numero di superamenti massimi, pari a 35, previsti dalla legge;
- per il Benzene (C6H6) non si evidenziano superamenti nel corso degli anni del valore limite di concentrazione media annuale (5 µg/m3);
- per il Biossido di Azoto (NO2) l'andamento medio orario delle concentrazioni rilevate per l'anno 2018 non mostra superamenti del valore limite di 200 µg/m3, così come per le concentrazioni medie annuali che si attestano intorno a valori di 15 ÷ 20 µg/m3 inferiori al valore limite previsto a 40 µg/m3;
- per i dati relativi ai livelli di Ozono (O3), nel 2018 non si sono verificati superamenti del valore di soglia di informazione pari alla media oraria di 180 µg/m3 con un picco massimo orario che ha raggiunto i 148 µg/m3 ed una media annua di 65 µg/m3;

- sempre per l'Ozono il valore dell'indicatore AOT40 pari a 19368  $\mu\text{g}/\text{m}^3\text{h}$  risulta superiore a quello obiettivo per la protezione della vegetazione (18000  $\mu\text{g}/\text{m}^3\text{h}$ ), come peraltro accade in gran parte del territorio regionale; mentre per l'anno 2018 si contano un totale di 19 superamenti del limite sulla media massima giornaliera calcolata su 8 ore (120  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), comunque al di sotto dei 25 previsti dalla legge;
- le misurazioni della stazione "Chiaravalle/2" per le polveri sottili (PM5) non mostrano valori fuori norma (limite 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) nel quinquennio analizzato, con una media di concentrazione per il 2018 di 12,85  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ;
- le concentrazioni di monossido di carbonio (CO) nel 2018, misurate dalla stazione "Chiaravalle/2", risultano di molto inferiori al valore limite per la protezione della salute umana, riferito alla massima media giornaliera su 8 ore e pari a 10  $\text{mg}/\text{m}^3$ , con il picco massimo misurato di poco inferiore a 1  $\text{mg}/\text{m}^3$ ;
- per il Biossido di zolfo (SO2) i limiti sulla media giornaliera e oraria per la protezione della salute umana di 125 e 350  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  non mostrano superamenti nel 2018; anche il livello critico annuale per la protezione della vegetazione così come quello invernale (entrambi con limite a 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), sono rispettati nel quinquennio indagato, con valori massimi registrati nel 2016;

**CONSIDERATO** che per la caratterizzazione meteo climatica i dati meteorologici scelti si riferiscono alla stazione meteo più prossima all'area di studio, ubicata presso la Regione Marche – Palazzo Leopardi in Ancona e distante circa 5 Km dallo svincolo di Torrette, dai dati si osservano velocità del vento medio-basse, con vettore risultante proveniente da Est -Sudest in direzione parallela alla costa ed intensità media di circa 2,2 m/s;

**CONSIDERATO** che:

- l'analisi si riferisce agli inquinanti PM10, PM2.5, CO, NOx e Benzene, generati dal traffico veicolare di mezzi leggeri e pesanti transitanti lungo tutto il tracciato di progetto, per lo scenario 2031 con il traffico massimo dell'opera;
- il software utilizzato per la diffusione e dispersione degli inquinanti in atmosfera è il modello AERMOD;
- l'area di studio considerata ha ampiezza 9980 x 6350 m, comprendente il tracciato stradale di progetto, le zone in direzione della costa comprensive dei centri abitati e quelle in direzione dell'entroterra;
- all'interno dell'area di studio sono stati impostati dei ricettori secondo una griglia cartesiana uniforme 32x20 e passo pari a 300 m, alle altezze di 1,5 m da terra (corrispondente alle condizioni di propagazione al suolo) e 5 m da terra (corrispondente alle condizioni di propagazione ad un generico piano primo);
- i fattori di emissione da assegnare alle diverse sorgenti sono stati reperiti dalla "Banca dati dei fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia", basata sulle stime annualmente aggiornate da ISPRA ai fini della redazione dell'inventario nazionale delle emissioni in atmosfera e sono riferiti al parco nazionale e alla circolazione dei veicoli all'anno 2016;
- i risultati ottenuti dalle modellazioni atmosferiche (mappe orizzontali di propagazione (curve isolivello di concentrazione) sono riportati nell'allegato studio di impatto atmosferico;

**CONSIDERATO** che:

- le modifiche introdotte non comportano differenze apprezzabili su tale matrice. In particolare, la leggera variazione della curvatura tracciato zona Falconara, le modalità di costruzione del viadotto Falconara e l'allargamento delle due gallerie Barcaglione ed Orciani, si riferiscono esclusivamente a modalità costruttive, non modificando in alcun modo gli effetti dovuti al traffico veicolare in termini di esercizio dell'opera;
- che le concentrazioni inquinanti maggiori si riscontrano presso gli svincoli stradali al livello del suolo (H=1,5 m); la direzione del vento peggiorativa per le concentrazioni ai ricettori è quella parallela alla linea di costa (SE);
- i ricettori più esposti tra quelli censiti prossimi alle varianti stesse risultano quelli posti nei pressi dell'intervento n.1 di adeguamento della prima curva; per le altre varianti, in relazione alla modalità

di percorrenza prevista in questi tratti si prevede una minore emissioni specifica rispetto alla prima variante e dunque un impatto minore;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che presso i ricettori puntuali individuati in prossimità delle aree interessate dalle opere in variante, si ritiene che, per gli inquinanti analizzati e per le impostazioni di modellazione cautelative assunte, l'impatto sulla componente atmosfera a seguito della messa in esercizio dell'opera, comprensiva delle varianti progettuali, si configura come non critico e non alterante rispetto allo stato attuale di qualità dell'aria;

**CONSIDERATO** che gli impatti sull'atmosfera connessi alla presenza dei cantieri sono collegati, in generale, alle lavorazioni relative alle attività di scavo ed alla movimentazione di materiali ed il transito dei mezzi pesanti e di servizio, che in determinate circostanze possono causare il sollevamento e la propagazione di polvere oltre a determinare l'emissione di gas di scarico nell'aria;

**CONSIDERATO** che l'analisi della dispersione di inquinanti in atmosfera è stata condotta mediante l'ausilio della modellazione matematica, con riferimento agli inquinanti PM10, PM2.5 e CO generati dalle diverse attività di cantiere interessate dalla realizzazione delle opere in variante;

**CONSIDERATO** che l'analisi della dispersione di inquinanti in atmosfera, per la fase di cantiere, che recepisce le osservazioni pervenute da ARPAM con nota prot. n. 22063 del 02/07/2019, ha previsto la modellazione delle seguenti sorgenti emissive:

- Aree di cantiere interessate dalle opere in variante (CB, CO1, CO3, AT1, AT2 e AT7);
- Piste di cantiere per le aree di cui al punto precedente;
- Fronte Avanzamento Lavori (FAL) delle 4 opere in variante;
- Mezzi d'opera;

**CONSIDERATO** che per l'elaborazione del modello, in termini di diffusione e dispersione degli inquinanti in atmosfera, è stato adottato un modello di distribuzione gaussiana delle principali sostanze derivanti da processi di combustione, tramite l'utilizzo del software AERMOD View;

**CONSIDERATO** che per la valutazione degli impatti in fase di cantiere, e dunque per il calcolo dei fattori di emissione associati all'emissione di polveri dalle sorgenti individuate, l'analisi si basa sul Draft EPA;

**CONSIDERATO** che i fattori di emissione per gli inquinanti considerati (Polveri, CO) prodotti dallo scarico dei mezzi transitanti sulle viabilità di cantiere sono stati reperiti dalla "Banca dati dei fattori di emissione medi del trasporto stradale in Italia";

**CONSIDERATO** che il Proponente riporta un resoconto delle modellazioni effettuate per la fase di cantiere, in relazione al tipo di inquinante e al tipo di output, ognuna prodotta per le due altezze di calcolo (1,5 m e 5 m);

**CONSIDERATO** che per ogni singolo inquinante la diffusione generata dalle attività di cantiere presenta, come ragionevole, picchi di propagazione in corrispondenza delle aree di cantiere; tuttavia, ai ricettori censiti in prossimità delle aree di cantiere non si ravvisano superamenti dei valori limite imposti dal D. Lgs. 155/2010 per nessuno degli scenari di modellazione proposti;

**CONSIDERATO** che presso i ricettori puntuali individuati lo stato della qualità dell'aria in corso d'opera si configura come non critico e non significativamente alterato rispetto allo stato attuale;

**CONSIDERATO** che l'analisi previsionale condotta e sopra descritta permette di confermare che le attività di cantierizzazione funzionali alla realizzazione delle opere in variante non determinano criticità sulla componente atmosfera;

**CONSIDERATO** che le azioni di mitigazione degli impatti generati dalle attività di cantiere consistono nella riduzione delle emissioni privilegiando processi di lavorazione ad umido, nella predisposizione di

barriere fisiche alla dispersione e nell'implementazione di buone pratiche di cantiere che riducano la produzione di polveri e la conseguente dispersione;

**CONSIDERATO** che si aggiungono inoltre i seguenti interventi mitigativi di tipo generale:

la copertura dei carichi che possono essere dispersi in fase di trasporto;

- particolare attenzione alle modalità ed ai tempi di carico e scarico, alla disposizione dei cumuli di scarico e all'alternanza delle operazioni di stesa;
- barriere fisiche disposte lungo tutto il perimetro delle aree di lavoro;
- i mezzi di trasporto dovranno essere di standard emissivo Euro 4 o successivo e sottoposti a continua manutenzione;
- le attività di scavo e di movimentazione terre dovranno essere interrotte in caso di velocità del vento superiore a 6 m/s; per tale motivo i cantieri saranno dotati di anemometro a norma.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente ha fornito un riscontro alle questioni sollevate dall'ARPAM specificando in particolare che:

- le analisi includono l'intera tratta oggetto di intervento, ovvero il raddoppio tra lo Svincolo Falconara e lo Svincolo Torrette. Lo "Studio di Impatto Atmosferico" cod. T00-IA02-AMB-RE05-B presenta valutazioni dei livelli di concentrazione ai ricettori ampiamente nella norma, con valori previsionali di un ordine di grandezza inferiori ai limiti vigenti; tali dati sono chiaramente desumibili dalla lettura delle numerose tavole prodotte, visto il dettaglio di scala realizzato;
- Per la fase di esercizio dell'opera, negli elaborati prodotti, sia come relazioni che tavole di ricadute degli inquinanti, considerata l'articolata combinazione di venti prevalenti, analisi a diverse altezze dal suolo e periodi di valutazione, si ritiene sia stata data ampia ed esaustiva rappresentazione dell'impatto derivante sulla matrice atmosfera riguardo alla fase di cantiere per le opere di della SS16. L'esito dello studio, oltre che esaustivo, presenta valutazioni di livelli di concentrazione ai ricettori ampiamente nella norma; tali dati, sono chiaramente desumibili dalla lettura delle numerose tavole prodotte, visto il dettaglio di scala realizzato; la rappresentazione della diffusione inquinanti, oltre che come curve di isoconcentrazione, riporta la collocazione puntuale dei ricettori censiti. Dal software previsionale è possibile estrarre tabelle dei valori discreti ai ricettori, (...);
- Elaborati da aggiornare a seguito di recepimento osservazioni ARPAM: Piano monitoraggio ambientale cod. T00-MO00-MOA-RE01-D;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che con riferimento al D.D. 46 del 15/04/2014 della Regione Marche, lo "Studio di Impatto Atmosferico" cod. T00-IA02-AMB-RE05-B, con i relativi elaborati grafici, recepisce tutte le osservazioni e che concordemente a tale studio, lo "Studio Preliminare Ambientale" cod. T00-IA03-AMB-RE01-B dettaglia, con riferimento alle opere in variante, i medesimi aspetti;

#### SUOLO E SOTTOSUOLO

**CONSIDERATO** che l'area interessata è caratterizzata da argille limoso sabbiose di colore grigio piombo, o grigio azzurro, sovraconsolidate e ben consistenti;

**CONSIDERATO** che le indagini geognostiche (sondaggi e traverse sismiche a rifrazione), le foto aeree, i rilievi di campagna ed il monitoraggio inclinometrico hanno permesso di individuare una serie di dissesti a volte quiescenti e a volte attivi, o potenzialmente e stagionalmente attivi, in genere superficiali;

**CONSIDERATO** che la variazione planimetrica prevista all'inizio del progetto (km 0+000- km 0+672) introduce un impegno di nuovo suolo di pochi metri (da 0,00 ad un massimo di 10,00 m) lungo lo sviluppo della curva (circa 600 m);

**CONSIDERATO** che nei casi della ricostruzione del viadotto Falconara II e di adeguamento delle gallerie (Barcaglione e Orciani) non si determinano ulteriori e apprezzabili occupazioni di suolo che, tra l'altro, non siano già nelle disponibilità dell'infrastruttura;

**CONSIDERATO** che le Gallerie Barcaglione e Orciani sono caratterizzate dalla presenza di aree soggette a instabilità superficiale; Il dissesto ricade all'interno della perimetrazione PAI R2 F-13-187 (P2); si tratta di

fenomeni di colata superficiale passanti in profondità a scivolamento che si sono più volte manifestati nel tempo a seguito di intensi eventi meteorici;

**CONSIDERATO** che per la galleria Barcaglione 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;

**CONSIDERATO** che per la 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;
- Frana 6: il dissesto mostra le caratteristiche di un fenomeno di colata /scivolamento;
- 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);

**CONSIDERATO** che non risultano aree perimetrate per rischio idraulico;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente ha fornito un riscontro alle questioni sollevate dall'ARPAM;

#### AMBIENTE IDRICO

**CONSIDERATO** che l'infrastruttura di progetto, rientra nella quasi totalità, nel "Complesso idrogeologico delle argille ed argille marnose (Pliocene e Plio-Pleistocene)";

**CONSIDERATO** che localmente, specie nel tratto compreso fra lo svincolo di Falconara e il M.te Barcaglione la bibliografia segnala litotipi associabili al "Complesso idrogeologico dei corpi arenacei ed arenaceo pelitici intercalati alle argille (Pliocene sup - Pleistocene)": in tali corpi, caratterizzati da permeabilità elevata, possono essere localizzate falde che alimentano sorgenti a regime annuale; l'alimentazione è dovuta essenzialmente alle piogge;

**CONSIDERATO** che nel corso della campagna di indagine 2018 di cui agli elaborati T00-IA00-AMB-RE14-A e T00-IA00-AMB-PU02-A, sono state analizzati campioni di acqua di falda in punti (SN03-i, SN10-i, SN17bis-i) non ricadenti in prossimità delle opere in variante, quindi non utili alla caratterizzazione della risorsa idrica ai fini del presente studio;

**CONSIDERATO** che nelle aree interessate dalle opere in variante non sono presenti sorgenti e corsi d'acqua (solo compluvi naturali) pertanto non si riscontrano impatti indotti dalle nuove attività progettuali;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente ha fornito un riscontro alle questioni sollevate dall'ARPAM specificando in particolare che gli "Elaborati da aggiornare a seguito di recepimento osservazioni ARPAM" sono:

- Piano monitoraggio ambientale cod. T00-MO00-MOA-RE01-D;
- Planimetria con ubicazione dei punti di misura cod. T00-MO00-MOA-PU01-07-E;

## RUMORE

**CONSIDERATO** che per la valutazione di impatto acustico sono stati effettuati specifici sopralluoghi (agosto 2018) durante i quali si è potuta registrare la permanenza della validità delle rilevazioni effettuate nel giugno 2011 in sede di progetto definitivo. Il proponente ritiene le rilevazioni del monitoraggio 2011 tuttora rappresentative del clima acustico attuale;

**CONSIDERATO** che come specificato dall'ARPAM le risultanze del monitoraggio di giugno 2011 sono state prese in esame nell'ambito del procedimento di verifica di ottemperanza in merito al quale era stata emessa la nota ARPAM prot.n.43300 del 05/12/2013;

**CONSIDERATO** che il monitoraggio di giugno 2011 prevedeva misure ante operam in 4 punti di indagine settimanali (RUM01; RUM02; RUM03; RUM04) più ulteriori 4 punti di indagine di breve durata (15 minuti) per ciascuno dei 4 punti di indagine settimanale per un totale di 4 postazioni settimanali + 16 postazioni di breve durata (ciascuna postazione di misura di breve durata è stata coperta con due rilevamenti spot in periodo diurno ed uno in periodo notturno);

**CONSIDERATO** che i risultati del monitoraggio effettuato nell'ambito nel giugno 2011, si è riscontrato che i livelli sonori notturni registrati tramite misure spot presso il ricettore RUM 03 superano i limiti imposti dalla normativa vigente (le misure 3-1not e 3-3not, restituiscono valori rispettivamente di 60,6 dB(A) e 63,6 dB(A), maggiori del limite notturno di 60 dB(A) imposto dalla presenza del punto di misura in fascia di pertinenza A); Per quanto riguarda le campagne di misura settimanali, è emerso che i limiti normativi sono superati presso il ricettore RUM 02 sia per il livello medio notturno e sia per il livello medio diurno;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda le aree oggetto degli interventi di variante sono di interesse solamente le postazioni di misura: RUM01; RUM02; RUM03;

**CONSIDERATO** che per una valutazione più specifica dell'impatto acustico dovuto alla fase di esercizio, sono stati individuati, in base alla prossimità del tracciato e alla presenza di attività antropiche (edifici) i ricettori ritenuti maggiormente esposti alle emissioni acustiche; per ogni ricettore, incluse le possibili aree di sviluppo urbanistico del Comune di Falconara. È stata redatta specifica scheda di censimento (elaborato T00-IA03-AMB-SC02-B) e relative tavole di localizzazione (T00-IA03-AMB-PU01-B). Per quanto concerne i ricettori sensibili, si osserva che non sono stati rilevati ricettori sensibili all'interno della fascia di pertinenza dell'infrastruttura viaria, analizzando anche un'ampiezza di 500 m per lato;

**CONSIDERATO** che su tali ricettori sono state dunque effettuate delle simulazioni acustiche, sia in periodo notturno che diurno ai vari piani degli edifici; relativamente alle valutazioni dell'impatto acustico delle opere di variante, sono stati analizzati i ricettori R1-R91, R201-R229, R500-R506;

**CONSIDERATO** che l'analisi acustica dell'area e la determinazione degli interventi di mitigazione sono stati effettuati con l'ausilio del modello di simulazione MITHRA 5 v. 5.1.;

**CONSIDERATO** che per la taratura del modello numerico, si è proceduto al confronto tra i livelli calcolati mediante software di simulazione ed i livelli rilevati mediante una campagna di misure fonometriche realizzate in loco nel mese di Giugno 2011;

**CONSIDERATO** che nello studio si riportano i dati di traffico utilizzati per il modello acustico sull'intera tratta di progetto, derivanti dallo studio trasportistico e relativi allo scenario 2031;

**CONSIDERATO** che le valutazioni alla base del modello di propagazione acustica sono state eseguite con asfalto stradale di tipo normale; il Proponente afferma che il progetto esecutivo prevede l'utilizzo di asfalto drenante fonoassorbente, capace di ridurre il livello di emissione della sorgente stradale di 3,2 dB(A);

**CONSIDERATO** che, i valori ricavati dal modello di propagazione acustica allo stato ante mitigazione risultano del tutto simili a quelli già espressi in sede di progetto definitivo; le misure di mitigazione già previste nel precedente studio consentono il raggiungimento di valori entro i limiti di legge verso tutti i nuovi ricettori dal 201 al 229, individuati in fase di progetto esecutivo. Mentre le barriere acustiche previste in sede di progetto definitivo risultano adeguatamente dimensionate nei confronti dei ricettori n.1-91. Per le sette aree si sviluppo urbano (ZUT) nel territorio del Comune di Falconara (ricettori R500-R506) non si rilevano necessarie misure di mitigazione;

**CONSIDERATO** che lo studio ambientale riporta i dati dei valori relativi ai ricettori interessati dagli interventi di variante nella situazione post- mitigazione. Su tali ricettori sono stati misurati i livelli di immissione anche alle quote altimetriche di 4m, 7m, 10 m

**CONSIDERATO** che i livelli previsti nella situazione post-operam con mitigazioni acustiche, rispettano i limiti di normativa; ciò vale anche per i nuovi ricettori individuati in fase di progetto esecutivo e per i ricettori corrispondenti alle aree ZUT del Comune di Falconara M.ma (R500-R506);

**CONSIDERATO** che permangono dei superamenti lievi in facciata su alcuni ricettori (R8, R49) contenuti in circa 0,3-0,4 dB(A) e comunque entro 1 dB(A);

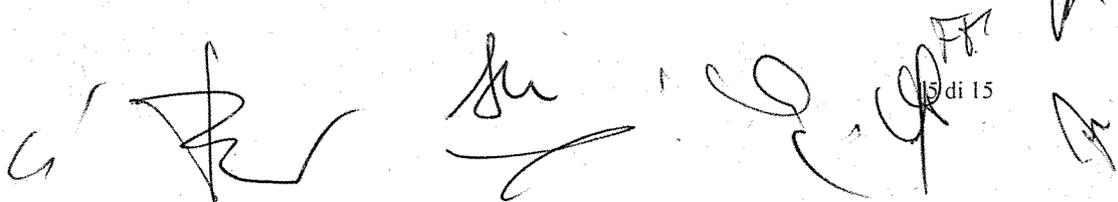
**CONSIDERATO** che il Proponente ribadisce che nel modello non è stato considerato la posa di asfalto drenante-fonoassorbente che consentirebbe il pieno rispetto dei limiti normativi;

- In merito ai ricettori valutati nello "Studio Preliminare Ambientale" cod. T00-IA03-AMB-RE01- B, si chiarisce che, in accordo al D.P.R. 142/2004, sono stati considerati tutti i ricettori ricadenti nella fascia di pertinenza acustica (250m+250m) delle varianti progettuali oggetto di studio, ovvero R1-R91, R201-R229 e R500-R506. Per la fase di cantiere, sono stati considerati tutti i ricettori interessati dai cantieri stessi confrontando i valori di immissione con i limiti dettati dalle classi acustiche da PCCA vigenti. In merito al numero di superamenti post operam , si chiarisce che: nello "Studio Preliminare Ambientale" cod. T00-IA03-AMB-RE01-B (riferito alle varianti progettuali) sono indicati n. 3 superamenti, due relativi a R8 (al piano terra e a 4m), uno relativo a R49; nella "Valutazione di impatto acustico - relazione tecnica" cod. T00-IA02-AMB-RE01-C (riferita all'intero tracciato) sono indicati n. 5 superamenti, di cui tre sono quelli relativi a R8 e R49 di cui sopra, gli altri due sono relativi a R104 (a 4 m) e a R122 (a 4 m). Poiché R104 si colloca all'altezza dello svincolo Torrette e R122 oltre lo svincolo stesso, a fine intervento, questi due ricettori non sono menzionati nello SPA essendo estranei alle valutazioni attinenti alle opere di variante. È comunque opportuno ricordare che, con l'adozione del manto fonoassorbente, in nessun dei n. 5 ricettori permangono superamenti.

- Il piano di monitoraggio ambientale per la componente rumore previsto nel progetto, prevede la copertura dei ricettori più significativi per attestare la conformità dei limiti acustici nei confronti delle opere di mitigazione previste. Nel PMA è già prevista l'elaborazione di modelli software nelle condizioni reali di traffico dopo cinque anni dal completamento dell'opera tarati con i reali valori riscontrati ai ricettori oggetto di monitoraggio. Non si ritiene significativa analoga valutazione dopo soltanto un anno dalla messa in esercizio, dunque, anche al fine di ottimizzare le risorse, si prevede l'elaborazione del modello dopo 5 anni;

**CONSIDERATO** che l'aggiornamento dello studio acustico, nel confermare il quadro previsionale degli effetti, ha ampliato la platea dei ricettori da monitorare anche nella fase dei lavori, individuandoli e posizionandoli rispetto alle principali lavorazioni previste;

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda lo studio delle zone interessate dalle varianti di progetto, sono stati simulati due scenari, individuati sulla base del cronoprogramma dei lavori come i più gravosi data la concomitanza di numerose lavorazioni: lo scenario n.1, a cui concorrono le fasi 1 e 2 relative ai tratti 1, 2 e 3 e lo scenario n.2, a cui concorrono le fasi 2 e 3 dei tratti 1 e 2, la fase 3 del tratto 3 e la fase 2 del tratto 4;



**CONSIDERATO** che i 70 dB(A) sono superati solo al ricettore R501 attualmente non esistente in quanto area di sviluppo urbanistico, non si ravvisa la necessità di prevedere specifiche mitigazioni per la componente rumore nella fase di cantiere; Per le situazioni di superamento dei 70 dB(A) in facciata, 30 gg prima dell'inizio dei lavori, l'impresa esecutrice dovrà richiedere ai comuni competenti specifica autorizzazione in deroga;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente ha fornito un riscontro alle questioni sollevate dall'ARPAM;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che 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 totalità dei ricettori censiti. Tutte le valutazioni previsionali effettuate saranno comunque supportate e verificate da misure di campo eseguite nella fase di post-operam al fine di valutare sia l'efficacia degli interventi proposti che l'opportunità di mettere in atto ulteriori azioni di salvaguardia;

**CONSIDERATO** che per la fase di esercizio (post operam), al fine di determinare i livelli di rumorosità prodotti dal traffico veicolare, sono state definite da Piano di Monitoraggio Ambientale le postazioni di misura RUMS che misureranno in continuo il rumore per 7 giorni consecutivi;

#### VIBRAZIONI

**CONSIDERATO** che nella fase di progettazione esecutiva è stata condotta una specifica indagine di rilievi, utile anche per la redazione del piano di monitoraggio ambientale. Sono state scelte, le postazioni di misura, in modo da permettere il rilievo della componente vibrazionale potenzialmente immessa dal transito dei veicoli sulla statale SS16;

**CONSIDERATO** che il Proponente afferma che di fronte all'impossibilità di accedere all'interno delle abitazioni si è proceduto posizionando lo strumento nelle immediate vicinanze delle strutture o in parti ad esse solidali e limitrofe sempre cercando (ove possibile) di porsi alla stessa distanza della casa dall'infrastruttura o addirittura in posizione più prossima (situazione cautelativa);

**CONSIDERATO** che le attività esaminate non arrechino presso i ricettori più impattati livelli di vibrazioni tali poter essere percepite dagli occupanti del ricettore come disturbo, fatto salvo per le eventuali strutture edilizie poste a stretto contatto con l'area di intervento e presso i quali saranno messe in atto tutte le necessarie verifiche attraverso uno specifico piano di monitoraggio;

**CONSIDERATO** che non si ritengono necessarie particolari misure per la mitigazione delle vibrazioni indotte dai macchinari di cantiere, rimarcando tuttavia la necessità di accorgimenti esecutivi, legati alla scelta delle macchine di cantiere, alle modalità di condotta delle stesse da parte del personale addetto e a un attento monitoraggio in corso d'opera in corrispondenza dei ricettori più prossimi al tracciato stradale;

**CONSIDERATO** che le postazioni considerate e che ricadono in prossimità delle opere in variante sono: VIB 01, VIB 02 e VIB 05; i livelli di vibrazione giornalieri dimostrano il rispetto dei limiti imposti dalla normativa;

**CONSIDERATO** che lo studio sulla propagazione delle vibrazioni è stato eseguito sull'arco contraddistinto da maggior flusso veicolare. La verifica del rispetto dei limiti fissati dalla Norma UNI 9614 nella situazione peggiore appare infatti cautelativa per tutti gli altri possibili scenari;

**CONSIDERATO** che si ritiene che l'esercizio post operam non potrà produrre alcun impatto vibrazionale significativo né tanto meno generare alcuna situazione di criticità;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente ha fornito un riscontro alle questioni sollevate dall'ARPAM;

### VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA

**CONSIDERATO** che la zona interessata è compresa tra i 50 ed i 150 metri di altitudine, con morfologia collinare; le caratteristiche termo-pluviometriche la collocano nel Lauretum del II tipo, sottozona fredda;

**CONSIDERATO** che l'arteria stradale scorre per la maggior parte nella porzione "agricola" della zona, costituita da una alternanza di superfici a seminativo, piccole superfici a colture legnose agrarie (vite, soprattutto) e limitate presenze vegetazionali rappresentate soprattutto da porzioni di terreno marginali all'attività agricola (siepi, filari, fossi e scarpate stradali);

**CONSIDERATO** che nelle aree edificate la vegetazione è limitata alla presenza di elementi vegetali, con funzione di "arredo verde", mentre nei parchi e giardini la vegetazione è arricchita dalla presenza di elementi vegetali per la maggior parte di origine non autoctona, soprattutto sempreverdi (pini, cipressi di Lawson, ginepri);

**CONSIDERATO** che il massimo grado di naturalità nell'area di studio si registra in corrispondenza di filari, siepi ed altri elementi lineari (scarpate stradali, linee di deflusso). Qui le specie rappresentate sono diverse ed il grado di evoluzione e di complessità strutturale rimane alquanto ridotto; sono presenti nello strato arboreo ed arbustivo: tamerici, salici, pioppi, olmi, robinia, querce, ginestre, rovi, canne;

**CONSIDERATO** che le presenze faunistiche nelle aree interessate dalle modifiche sono limitate ai mammiferi legati ad ambienti antropizzati (ratti, piccoli roditori, chiroteri) nonché all'avifauna propria degli ambienti edificati (passeri, merli, storni), e qualche rettile e anfibio (lucertole, biscie, rane);

**CONSIDERATO** che nell'area agricola i terreni a coltura agraria con cicli annuali (seminativi) presentano una estrema semplificazione del corredo vegetazionale, dovuta al tipo coltura monospecifica; si registra qualche presenza di mammiferi terricoli (talpa, arvicole, toporagni, riccio), mentre l'avifauna è presente in tali aree solo per alimentazione;

**CONSIDERATO** che la componente naturalistica non è caratterizzata da habitat, specie vegetali e/o animali, particolarmente significativi, trattandosi di contesti ai margini di aree semiurbane, con forte antropizzazione agronomica;

**CONSIDERATO** che le modifiche apportate al progetto definitivo risultano marginali e di difficile apprezzamento per la valutazione degli effetti sulla componente, quindi tali da confermare come "invariato" il quadro delle valutazioni già rappresentato nel SIA;

### SALUTE PUBBLICA

**CONSIDERATO** che rispetto agli scenari illustrati e documentati nel SIA approvato, le variazioni introdotte con il progetto esecutivo risultano infinitesimali e tali da non modificare gli stessi scenari;

**CONSIDERATO** che inoltre si ricorda che l'adeguamento delle opere in esame introduce modifiche migliorative ai fini della sicurezza stradale e degli utenti della strada.

### PAESAGGIO

**CONSIDERATO** che l'infrastruttura viaria di progetto interessa i versanti della Costa del Tesoro, del Monte Barcaglione e del Taglio, seguendone il crinale esposto in direzione del mare Adriatico;

**CONSIDERATO** che la strada si sviluppa per lo più in tratti a mezzacosta, ma anche, al fine di superare rilievi e depressioni, in tratti in galleria e viadotto con una visuale limitata da un lato dal mare e, dall'altro, da un paesaggio collinare a forte carattere agrario;

**CONSIDERATO** che l'area interessata dall'opera in progetto è compresa tra i 50 ed i 150 m di altitudine, mostra morfologia collinare e presenta caratteri termo pluviometrici che la classificano tra le tipologie paesaggistiche del Lauretum di tipo II (sottozona fredda). La maggior parte delle superfici di suolo sono gestite ad agroecosistemi costituiti da alternanza di superfici a seminativo, piccole superfici a colture legnose

agrarie (vite) e limitate presenze vegetazionali rappresentate soprattutto da porzioni di terreno marginali all'attività agricola (siepi, filari e fossi);

**CONSIDERATO** che nel territorio in oggetto si individuano due macro-paesaggi principali:

- Aree edificate residenziali ed industriali - Ambienti estremamente antropizzati con scarsa copertura vegetazionale. Parchi, giardini ed alberature stradali sono costituite da specie arboree di varia tipologia, molto spesso sempreverdi di origine esotica;
- Campi aperti ed abitato sparso - Ambiti collinari caratterizzati in prevalenza da colture, ambienti fortemente modificati per scopi agricoli, con presenza di alcuni elementi "fissi" del paesaggio (siepi, piccole aree boscate);

**CONSIDERATO** che le aree oggetto degli interventi di modifica non interferiscono con il sistema dei beni paesaggistici;

**CONSIDERATO** che dal punto di vista delle modifiche introdotte:

- Modifica della curva (Km 0+00-km 0+622): La modifica planimetrica del raggio della curva e conseguentemente degli assi stradali ha una dimensione di pochi metri (da circa 0.00 a circa un massimo di 10 m) lungo tutto lo sviluppo della stessa curva (circa 600 m). Questa modifica interessa la scarpata di monte in fregio alla nuova strada. Il versante interessato non è caratterizzato da alcuno degli elementi che contraddistinguono la componente paesaggio.
- Demolizione e ricostruzione del Viadotto Falconara II: La modifica introdotta riguarda la demolizione della sede attuale del viadotto e la sua ricostruzione (futura carreggiata nord); la ricostruzione delle pile (stesso tipo e dimensioni di quelle del progetto definitivo approvato) avviene conservando l'asse e il parallelismo con quelle della nuova carreggiata sud, evitando così l'effetto barriera visiva che l'asimmetria delle pile avrebbe potuto comportare; anche l'allargamento dell'impalcato, per caratteristiche del tutto analoghe all'impalcato della carreggiata sud;
- Alesaggio e imbocchi di gallerie Barcaglione e Orciani: L'alesaggio della galleria avviene con lavorazioni all'interno delle stesse gallerie e senza effetti sulla componente paesaggio. Per quanto riguarda gli imbocchi la soluzione adottata è quella prevista dal progetto definitivo approvato per la carreggiata sud e con le stesse soluzioni mitigative;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che:

- le modifiche previste sia per la loro entità che per il contesto interessato non determinano effetti apprezzabili sulla componente;
- l'omogeneizzazione delle soluzioni tipologiche degli imbocchi di galleria e delle misure di mitigazione fra le due carreggiate costituisce un indubbio miglioramento dal punto di vista dell'inserimento paesaggistico della nuova opera;

#### MITIGAZIONI

**CONSIDERATO** che le mitigazioni proposte riguardano le componenti paesaggio e rumore; per tutte le altre componenti non si ritengono necessari nuovi provvedimenti mitigativi dovuti alle modifiche apportate in sede di progetto esecutivo;

**CONSIDERATO** che:

- le pile del ricostruendo viadotto Falconara II sono rimesse in asse con quelle della carreggiata sud e imbocchi a "becco di flauto" nelle gallerie Barcaglione ed Orciani sono anche nella carreggiata nord. Tutto ciò permette una armonizzazione progettuale e paesaggistica degli interventi;
- le opere a verde consentiranno di integrare gli interventi nel loro complesso e di armonizzare gli stessi con i paesaggi attraversati;

**CONSIDERATO** che si confermano gli interventi mitigativi previsti dal progetto definitivo approvato e successivo progetto esecutivo, ovvero l'installazione di specifiche barriere fonoassorbenti;

**CONSIDERATO** che 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;

#### MONITORAGGI

**CONSIDERATO** che l'ubicazione delle postazioni riferibili alle aree interessate dalle opere in variante è stata verificata in base alla stima degli impatti atmosferici previsti:

- i punti ATMC01 (prima ATM1) e ATMC02 (prima ATM2), sono stati rilocalizzati rispettivamente in prossimità di POLC02 e POLC05, per meglio rappresentare le pressioni di cantiere;
- per lo stesso motivo, è stato aggiunto il punto ATMC03 in prossimità di POLC03;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Piano di Monitoraggio presentato con la documentazione integrativa di gennaio 2020 ha recepito le osservazioni contenute nel Parere Regionale 1814509 del 28/10/2019 emesso dalla Regione Marche nell'ambito della procedura di screening nazionale relativa alle modifiche apportate al progetto SS16 Adriatica – Variante di Ancona, documento comprendente la relazione istruttoria della Regione Marche con i seguenti allegati:

- Nota ARPAM prot. N° 22063 del 02/07/2019
- Nota ARPAM prot. N° 28244 del 30/08/2019
- Nota ARPAM prot. N° 35019 del 25/10/2019
- Contributo Istruttoria Comune di Falconara Marittima prot. N° 33437 del 27/08/2019
- Contributo Istruttoria Autorità di Bacino dell'Appennino Centrale prot. N° 7114 del 16/10/2019;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente ha fornito un riscontro alle questioni sollevate dall'ARPAM;

**VALUTATO** che da quanto riportato nella documentazione le modifiche previste dal progetto esecutivo determinano la movimentazione di materiali in quantità maggiori di quelle previste nel progetto definitivo approvato. Le quantità maggiori derivano dalla demolizione del viadotto "Falconara II" e dall'adeguamento delle sezioni delle gallerie "Barcaglione" e "Orciani". Detto materiale è quasi tutto riutilizzabile nel settore delle costruzioni e nei termini stabiliti nel documento Gestione e Bilancio Materie allegato al progetto esecutivo;

**VALUTATO** che l'elaborato "Gestione e bilancio materie" allegato al progetto esecutivo riporta una quantità di materiale maggiore rispetto a quella precedentemente valutata nell'ambito della verifica di ottemperanza alla prescrizione f del Decreto VIA n. 234 del 24/03/2004 conclusa con Provvedimento Direttoriale n.8350 del 08/04/2013;

**CONSIDERATO** che la prescrizione f recita: *"prima di impiegare materiali da cava dovranno essere utilizzati i materiali di risulta dello scavo delle gallerie opportunamente selezionati e trattati. A tal fine nello scavo non dovranno essere impiegate tecnologie che utilizzano materiali che rendono impossibile il riutilizzo dello smarino (es. resine, ecc)";*

**CONSIDERATO e VALUTATO** che l'elaborato "Gestione e bilancio materie" allegato al progetto esecutivo dovrebbe essere ripresentato dalla Società ANAS S.p.A. per le dovute verifiche previste nell'ambito dei procedimenti di competenza del MATTM;

**VALUTATO** che le modifiche proposte non impegnano più suolo/territorio di quanto già previsto in fase di progetto definitivo. Le opere di trattamento delle "acque di prima pioggia" che provengono dalla piattaforma stradale sono state previste già nel progetto approvato e non sono state modificate con gli interventi in variante previsti dal progetto esecutivo. La biodiversità esistente nelle aree considerate è alquanto modesta poiché si tratta di aree e ambienti di forte antropizzazione. Tuttavia anche in questo caso le variazioni del progetto esecutivo e le maggiori lavorazioni previste non incidono sulle componenti naturali e sulle varietà di specie presenti;

**VALUTATO** che le modifiche introdotte dal progetto esecutivo scaturiscono da esigenze di miglioramento degli standard di sicurezza stradale richiesta del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;

**VALUTATO** che l'incremento del raggio della curva a inizio lotto e la visibilità lungo la tratta garantiscono la "continuità" della sezione stradale in corrispondenza delle due gallerie e del viadotto;

**VALUTATO** che, fatta salva la maggior sicurezza per gli utenti, la natura e la consistenza delle opere non creano un significativo incremento dei volumi di traffico in fase di esercizio, né impatti derivati dalla realizzazione degli interventi di progetto;

**VALUTATO** che gli elaborati presentati per l'effettuazione della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, relativi al progetto in esame, sono sufficientemente approfonditi per consentire una adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione delle modifiche proposte dal progetto esecutivo;

**VALUTATO** in conclusione che le considerazioni effettuate sulle caratteristiche delle attività e sugli effetti prodotti dalla realizzazione del progetto consentono di valutare che la realizzazione dell'opera non provoca impatti significativi e irreversibili sull'ambiente;

**TENUTO CONTO** delle caratteristiche e della localizzazione dell'intervento, nonché delle potenziali interferenze o impatti;

**TENUTO CONTO** della nota prot.n.23600-P del 15/01/2020 con la quale il Proponente richiede che il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, ove necessario, specifichi condizioni ambientali (prescrizioni vincolanti) per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il Proponente dovrà recepire le determinazioni della Regione Marche in tema di monitoraggi ambientali, ed anche per eventuali richieste di opere mitigative.

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

#### **RITIENE**

Che l'opera non provoca impatti significativi sull'ambiente e quindi di non assoggettare al procedimento di VIA l'intervento "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", presentato dalla Società ANAS S.p.A., a condizione del rispetto delle seguenti condizioni ambientali:

<b>Condizione Ambientale n.1</b>	
Macrofase	--
Fase	--
Ambito di applicazione	--
Oggetto della prescrizione	Il Proponente è tenuto a recepire ed ottemperare alle determinazioni della Regione Marche sia in tema di monitoraggi

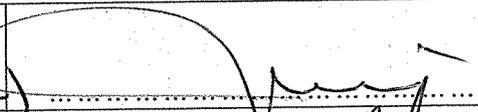
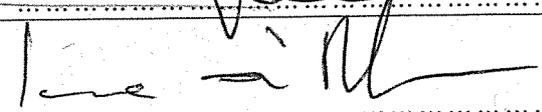
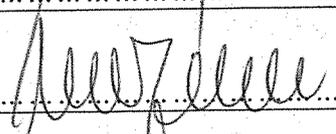
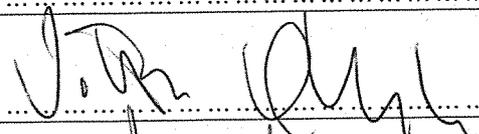
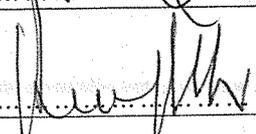
ID\_VIP 4536 S.S. 16 "Adriatica" - Variante di Ancona. Intervento di ampliamento da 2 a 4 corsie del tratto fra lo svincolo "Falconara" e lo svincolo "Torrette". Adeguamento tecnico dei seguenti elementi della carreggiata Nord: coordinamento plano-altimetrico della prima curva tra la pk 0+000 e la pk 0+672, Galleria Barcaglione, Viadotto Falconara II e Galleria Orciani

**Condizione Ambientale n.1**

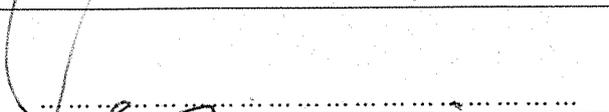
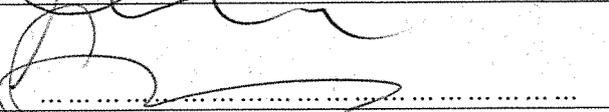
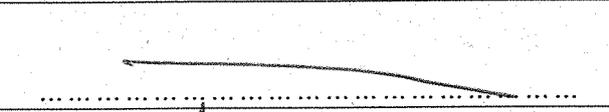
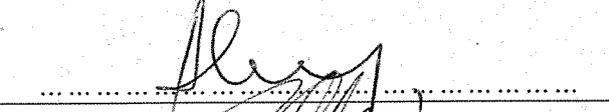
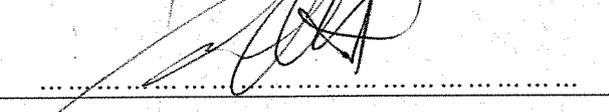
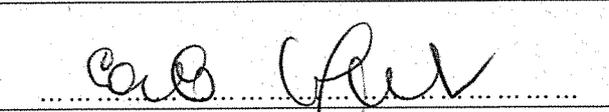
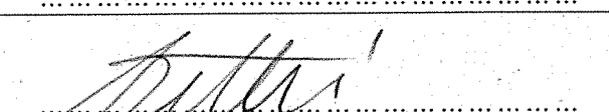
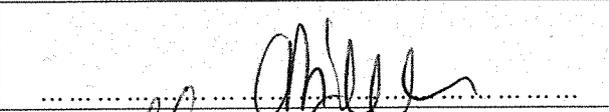
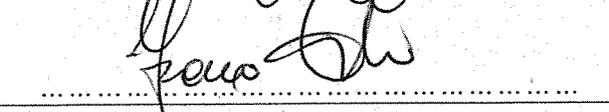
	ambientali, sia per eventuali richieste di opere mitigative.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	---
Ente vigilante	Regione Marche
Enti coinvolti	---

**Condizione Ambientale n. 2**

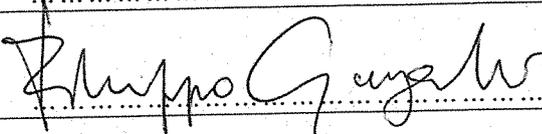
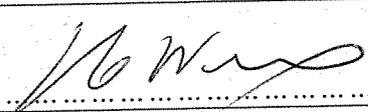
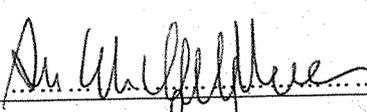
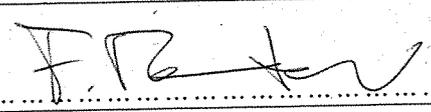
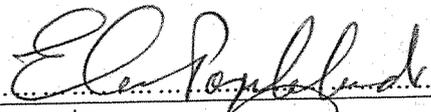
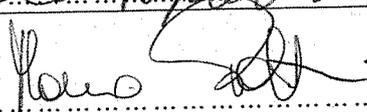
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase precedente la cantierizzazione
Ambito di applicazione	Gestione dei materiali
Oggetto della prescrizione	Prima dell'inizio lavori dovrà essere presentato, al fine delle dovute verifiche, un nuovo PUT redatto ai sensi dell'art. 9 DPR n.120 del 13/06/2017. Dovranno, inoltre, essere specificati i percorsi e le modalità previste per l'eventuale trasporto del materiale da scavo tra le diverse aree impiegate nel processo di gestione del materiale.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio delle attività di cantiere
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	---

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	F (Favorabile)	
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)	F	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	F	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	F	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)		ASSENTE
Prof. Saverio Altieri		
Prof. Vittorio Amadio	F	
Dott. Renzo Baldoni	F	

ID. VIP 4536 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 planimetrico della prima curva tra la pk 0+000 e la pk 0+672. Galleria Barcaglione, Viadotto Falconara II e Galleria Orciani

Avv. Filippo Bernocchi	F	
Ing. Stefano Bonino	F	
Dott. Andrea Borgia		ASSENTE
Ing. Silvio Bosetti		ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari		ASSENTE
Cons. Giuseppe Caruso		
Ing. Antonio Castelgrande	F	
Arch. Giuseppe Chiriatti	F	
Arch. Laura Cobello		ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	F	
Dott. Siro Corezzi		ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	F	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno		ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi		ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	F	
Ing. Francesco Di Mino	F	
Ing. Graziano Falappa		ASSENTE

ID\_VIP 4536 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 planometrico della prima curva tra la pk 0+000 e la pk 0+672, Galleria Barcaglione, Viadotto Falconara II e Galleria Orciani

Arch. Antonio Gatto		
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	F	
Prof. Antonio Grimaldi		
Ing. Despoina Karniadaki		ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari		ASSENTE
Arch. Sergio Lembo		ASSENTE
Arch. Salvatore Lo Nardo	F	
Arch. Bortolo Mainardi		ASSENTE
Avv. Michele Mauceri	F	
Ing. Arturo Luca Montanelli	<del>F</del>	<del>ASSENTE</del> (ASTENUTO)
Ing. Francesco Montemagno	F	
Ing. Santi Muscarà		ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	F	
Ing. Mauro Patti	F	
Cons. Roberto Proietti		ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero		ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco		

ID\_VIP 4536 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

Avv. Xavier Santiapichi		ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	F	V S - b
Dott. Franco Secchieri		ASSENTE
Arch. Francesca Soro	F	Francesca Soro
Dott. Francesco Carmelo Vazzana		
Ing. Roberto Viviani	(Assente)	R. V.
Dott. David Piccinini (Rappresentante Regione Marche)		ASSENTE