

Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di sei lotti funzionali dell'itinerario di grande comunicazione Grosseto – Fano, (E78), nel tratto compreso fra Mercatello sul Metauro e S. Stefano di Gaifa, per uno sviluppo complessivo di circa 33 km lungo la valle del fiume Metauro, da realizzarsi nei Comuni di S. Angelo in Vado, Urbania, Farmignano ed Urbino (PS), presentata dall'ANAS Compartimento Marche con sede in via Isonzo n. 14, 60124 Ancona, in data 11 febbraio 2002;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Compartimento Marche in data 27 giugno e 18 dicembre 2002;

VISTA la nota n. 12356 della Regione Marche dell'11 ottobre 2002, pervenuta l'11 novembre 2002, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/16807/2002 del Ministero per i beni e le attività culturali del 7 maggio 2002, pervenuta in data 16 maggio 2002, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 508 positivo con prescrizioni formulato in data 30 gennaio 2003, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento Marche;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

quadro programmatico:

- l'istruttoria riguarda il progetto di sei lotti funzionali dell'itinerario di grande comunicazione Grosseto – Fano (E78), nel tratto compreso fra Mercatello sul Metauro e S. Stefano di Gaifa, per uno sviluppo complessivo di circa 33 km lungo la valle del fiume Metauro, nel territorio della Provincia di Pesaro Urbino. Il tracciato di progetto definitivo si sviluppa per circa un terzo in galleria, e nei restanti prevede la realizzazione di 25 fra ponti e viadotti;
- la Strada di Grande Comunicazione Grosseto – Fano, interessa - e collega tra loro - tre Regioni, Marche, Umbria, Toscana con una estesa complessiva di 284 Km circa, di cui 156 in territorio Toscano, (55% del totale), 25 Km (9%) in Umbria e 103 Km (36%) nelle Marche. L'intera arteria è stata classificata a livello europeo tra gli itinerari di grande comunicazione con la sigla E78 e con caratteristiche di strada a quattro corsie con spartitraffico centrale, assimilabili alla sezione di Classe III CNR. La E78 assume, inoltre, caratteristiche di raccordo autostradale collegando oltre le regioni tra loro, 4 porti di prima categoria (Ancona, Ravenna, Livorno, La Spezia);
- il tratto Umbro – Marchigiano della superstrada E78 è suddiviso in 10 lotti.

I lotti di valico dell'Appennino sono i primi 4 e cioè:

- lotto 1 - da Selci Lama (innesto E45) all'imbocco della galleria di valico (Parnacciano);
- lotto 2 - galleria di valico della Guinza, per una lunghezza di 6 km;
- lotto 3 - dall'imbocco nord della galleria (Guinza) a Mercatello est;
- lotto 4 - da Mercatello est a Mercatello ovest (raccordo SS 73 bis a Persagnolo);
- i 6 lotti successivi in direzione Fano sono quelli oggetto della presente istruttoria, e si collegano, al termine del lotto 10 (S. Stefano di Gaifa) al tratto di superstrada già aperto al traffico fino a Fano. Essendo prossima la messa in esercizio della Galleria della Guinza (attualmente in costruzione) e dei lotti che completano il valico dell'Appennino, il tratto in istruttoria rappresenta un segmento fondamentale per la messa in funzione dell'intero itinerario fra Marche ed Umbria;
- già nella fase di progettazione preliminare sono stati presi in considerazione tutti gli strumenti di programmazione settoriale e territoriale di livello nazionale, regionale e locale presenti in quella fase;
- successivamente all'approvazione del progetto preliminare, il quadro programmatico si è ulteriormente ampliato, fino a ricomprendere anche i seguenti strumenti:
 - Piano Generale dei trasporti e della Logistica (DPR 14 marzo 2001), che inserisce la s.s. 73 Bis – E78 (S. Sepolcro – Calmazzo – Fano) fra le tratte incluse nella rete stradale di primo livello dello Snit (Sistema nazionale integrato dei trasporti) attuale, indicando fra gli interventi prioritari per l'adeguamento della rete stradale Snit il potenziamento della trasversale Toscana – Umbria - Marche con il collegamento Grosseto-Fano, articolato nei due tratti S.S. 273 - 73 Grosseto - Svincolo Bettolle / A1, e Svincolo Bettolle / A1 – Fano;
 - Legge 21 dicembre 2001 n° 443 (Legge Obiettivo) e successiva deliberazione CIPE 21 dicembre 2001 n° 121, che inserisce l'asse viario Fano - Grosseto fra le infrastrutture strategiche;
 - Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Pesaro – Urbino (20/07/2000);



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- la scelta definitiva di tracciato è l'esito di un processo interattivo di valutazione su alternative di progetto che hanno portato alla determinazione del tracciato definitivo sulla base del confronto dei seguenti principali elementi pianificatori:
 - compatibilità con il PPAR della Regione Marche, che costituisce lo strumento principale su cui basare qualsiasi valutazione di grandi opere;
 - compatibilità con le previsioni urbanistiche dei Comuni interessati: Fermignano, Urbino, Urbania, Peglio, S. Angelo in Vado, Mercatello sul Metauro;
 - connessione con altre arterie principali (Bretella di Urbino, Pedemontana);
 - possibilità di realizzazione per lotti funzionali;
 - costi complessivi dell'intero tratto.

quadro progettuale:

- in sede di progettazione preliminare sono state inizialmente considerate tre possibili soluzioni alternative di tracciato (denominate A, B e C) che sono state analizzate e comparate con riferimento alle implicazioni sull'ambiente, al loro costo nonché alle interferenze urbanistiche sia sullo stato di fatto sia sulle previsioni dei vari PRG dei Comuni interessati e del PTC Provinciale; i criteri assunti per la scelta dell'alternativa preferibile sono stati riferiti:
 - alla compatibilità con il PPAR della Regione Marche; alle interferenze con il fiume Metauro; alla compatibilità con le previsioni urbanistiche dei Comuni interessati: Fermignano, Urbino, Urbania, Peglio, S. Angelo in Vado, Mercatello sul Metauro; alla connessione con altre arterie principali (Bretella di Urbino, Pedemontana); alle possibilità di realizzazione per lotti funzionali; ai costi complessivi dell'intero tratto;
- le analisi comparative effettuate hanno portato alla scelta finale che individua nel tracciato della Alternativa "A" quello che risponde meglio a tutte le componenti di carattere territoriale, ambientale ed economico prese in esame.

Nel corso della progettazione definitiva l'alternativa "A" è stata ulteriormente ottimizzata rispetto al tracciato definito dal progetto preliminare, introducendo, in particolare, variazioni significative (al tracciato e alle tipologie progettuali) in corrispondenza dei lotti 7 e, soprattutto, 9 e 10. Nel complesso, l'estesa complessiva del progetto si è ridotta di pochi metri (da 33+296 a 33+254 metri), mentre sono aumentate i tratti in galleria naturale. L'articolazione in lotti e le relative estese di progetto definitivo (Alternativa A modificata) sono sintetizzate nello schema seguente.

Lotto n.	Da.	A.	Lunghezza km
5	Fosso dei Porcai	Svincolo S. Angelo in Vado	6+103
6	Svincolo S. Angelo in Vado	Svincolo Urbania Ov.t-Peglio	4+242
7	Svincolo Urbania Ov.t-Peglio	Località "La Barca"	6+956
8	Svincolo Urbania Est	Svincolo Fermignano Ovest	5+535
9	Svincolo Fermignano Ovest	Bivio Borzaga	5+281
10	Bivio Borzaga	S. Stefano di Gaifa	5+137

- con riferimento al paesaggio della valle del Metauro, si sono definite tre configurazioni tipologiche di collocazione del tracciato rispetto al transetto trasversale della valle:

AA

1. localizzazione lungo la fascia pedecollinare perché l'aderenza del tracciato alla fascia pedecollinare consente di non incidere la parte pianiziale, riduce l'ampiezza del cono visuale per le viste dal fondovalle e minimizza le opere in terra;
 2. attraversamento in galleria delle scarpate vallive rappresenta, sotto il profilo paesaggistico, la soluzione a minor impatto;
 3. attraversamento del terrazzo alluvionale che essendo la configurazione a maggiore impatto è stata ridotta al solo 7% dell'intero tracciato;
- gli standard progettuali fanno riferimento al tipo B (strade extraurbane principali) delle nuove norme tecniche definendo una sezione stradale così articolata:
 - spartitraffico largo 3 metri;
 - due corsie da 3,75 m ciascuna per senso di marcia;
 - banchine da m 1,75 in destra e 0,50 in sinistra;
 per una larghezza totale della sezione pari a m 22,50;
 - la pendenza trasversale in rettilineo è pari al 2,5%, mentre il raggio planimetrico minimo adottato è pari a m 690. Lungo l'intero tracciato sono previste piazzole di sosta ad intervalli di circa 1000 metri, ubicate all'esterno della banchina, larghe 3 metri, lunghe 25 e dotate di due aghi di raccordo lunghi ciascuno 20 metri.
Le barriere di sicurezza sono dimensionate secondo gli standard previsti per le strade di tipo "B" con traffico di tipo III (percentuale di veicoli pesanti superiore al 15%) dalle norme tecniche di cui ai D.M. LL.PP. 3 giugno 1998 e 11 giugno 1999;
 - i sistemi di collettamento e allontanamento delle acque di piattaforma previsti, sono costituiti da:
 - embrici lungo le scarpate dei tratti in rilevato;
 - tubi di drenaggio lungo lo spartitraffico nei tratti in curva con relativi pozzetti;
 - cunette trapezoidali alla base dei rilevati;
 - cunette di tipo "francese" nei tratti in trincea con relativi pozzetti e tubi collettori;
 - pozzetti "a bocca di lupo" in galleria;
 - le portate raccolte vengono convogliate, per quanto possibile, nelle strutture idrauliche esistenti; prima dell'immissione nel recettore finale è previsto l'inserimento di vasche di raccolta (dimensionate ipotizzando il totale sversamento accidentale da parte di una autocisterna) dotate di dispositivo disoleatore e dissabbiatore. Nelle gallerie il sistema di drenaggio di eventuali acque di infiltrazione sotterranea viene mantenuto separato da quello di raccolta e collettamento delle acque di dilavamento della piattaforma stradale;
 - i volumi complessivi dei movimenti di terra previsti dal progetto sono i seguenti:
 - scavi esterni: 635.600 m³
 - scavi da gallerie (smarino): 2.970.650 m³
 - fabbisogno per rilevati: 1.197.950 m³
 Secondo la relazione di progetto, il fabbisogno di materiali per rilevati può essere coperto per intero dai materiali di scavo delle gallerie opportunamente selezionati;
 - dal bilancio dei materiali lotto per lotto si evince la necessità di:
 - prevedere aree di discarica di inerti per una capacità complessiva di 2.800.000 m³;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- individuare aree di deposito temporaneo in cui accumulare il materiale di scavo proveniente dalle gallerie in attesa del successivo utilizzo per i rilevati in altri lotti;
- nel corso dell'istruttoria sono stati richiesti adeguati approfondimenti analitici e progettuali relativamente all'individuazione ed alla progettazione delle aree di deposito necessarie alla sistemazione degli inerti in esubero, sono stati individuati i seguenti siti:
 - Lotto 5: area di deposito di S. Macario in Valdimete, per 658.000 m³ con una superficie occupata di 6 ettari, di cui si prevede la restituzione all'attuale uso agricolo;
 - Lotto 6: area di deposito di Piano Porretta, per 136.000 m³ con una superficie occupata di 9 ettari; depressione naturale al di sotto del viadotto "S. Lorenzo";
 - Lotto 7: area di deposito Cà Monticello, per 816.000 m³ con una superficie occupata di 9 ettari; si prevede il riempimento di un impluvio circondato da una fascia boscata, e la successiva ricomposizione ambientale (50% ad uso agricolo, 50% ad impianti arborei e arbustivi);
 - Lotto 8: area di deposito Ca' Gagliotti, per 466.000 m³ con una superficie occupata di 20 ettari; si tratta di un'area attualmente soggetta a fenomeni di erosione superficiale, di cui si prevede la colmata e la successiva risistemazione, previ interventi di protezione da fenomeni erosivi mediante impianti botanico-vegetazionali e/o interventi di ingegneria naturalistica;
 - Lotto 9-10: area di deposito Cava S. Anna, per una superficie occupata di 8,3 ettari. La cava si trova all'interno della riserva naturale statale "Gola del Furlo"; le dimensioni dello scavo sono tali da consentire senza difficoltà il deposito di circa 800.000 m³ di materiali inerti. Ad opera ultimata si prevede la messa a dimora di impianti arborei (querce) lungo i bordi della colmata a ridosso delle pareti rocciose, doppi filari alberati lungo gli impluvi principali, e la sistemazione a prato pascolo della rimanente superficie di colmata. Tale area è stata individuata su richiesta del Comune di Urbino;
- per ciascun lotto il progetto individua un'area dove impiantare la base operativa del cantiere con i relativi servizi, dotazioni e infrastrutture necessarie per l'organizzazione del lavoro. Tali aree sono situate in corrispondenza di svincoli di progetto (lotti 10,9,8,7,6) mentre nel caso del lotto 5 è stata individuata un'area compresa fra la nuova strada e la variante alla s.s. 73 bis;
- sono stati presentati inoltre:
 - approfondimenti progettuali relativi allo svincolo di Urbino - Fermignano est;
 - approfondimenti progettuali e comparazione di alternative relative agli svincoli di Urbina est ed ovest;
 - approfondimenti progettuali e comparazione di alternative di tracciato relativamente ai lotti n° 5 e 6;
 - approfondimenti progettuali e comparazione di alternative di tracciato relativamente al tratto terminale del lotto n° 5.
- è stato verificato a livello preliminare e approfondito sotto il profilo comparativo una alternativa planoaltimetrica ai lotti 5 e 6, che sviluppandosi interamente sul versante sud della valle, in destra idrografica Metauro, consentirebbe di evitare sia il doppio attraversamento del fiume che

l'attraversamento in diagonale del fondovalle Metauro ad ovest di S. Angelo in Vado, in presenza di un tratto di vallata che si caratterizza per un'elevata sensibilità paesaggistica;

- per il lotto 5 sono state sviluppate tre ulteriori soluzioni alternative al tracciato di progetto definitivo dal termine del lotto 4 all'attraversamento del fiume Metauro ad ovest dell'abitato di S. Angelo in Vado:

- una prima soluzione (denominata "C") è stata sviluppata a partire dalle indicazioni contenute nelle due osservazioni presentate, mantenendo il tracciato in aderenza al fiume Metauro, in destra idrografica dello stesso, in corrispondenza di una pronunciata ansa fluviale. Tale criterio determina un andamento planimetrico incompatibile con gli standard previsti per le strade di tipo B;
- la soluzione denominata "A" mantiene il medesimo andamento planimetrico del tracciato di progetto definitivo, ma prevede la realizzazione di una galleria artificiale lunga 510 metri che sottopassa l'attuale tracciato della s.s. 73 bis riducendo l'impatto a carico del gruppo di edifici situati nell'intorno della località "Villaccia";
- la soluzione denominata "B", infine, porta il tracciato decisamente in aderenza al versante vallivo sud, riducendo in tal modo l'interferenza con il fondovalle; anche questa soluzione presenta una galleria artificiale, della lunghezza di 265 metri;

- per lo smaltimento dei materiali relativi al lotto 8 (circa 450.000 m³) è stata individuata un'area di deposito in "località Ca' Gagliotti", attualmente soggetta a fenomeni di erosione superficiale, di cui si prevede la colmata e la successiva risistemazione, previ interventi di protezione da fenomeni erosivi mediante impianti botanico-vegetazionali e/o interventi di ingegneria naturalistica. L'esame dei luoghi e della documentazione ha reso opportuno un approfondimento progettuale mirato a determinare le condizioni di realizzazione dell'intervento al fine di garantire la tutela ambientale e la sicurezza dei luoghi. Tale approfondimento è stato condotto con il dimensionamento di una struttura di sostegno al piede dell'area per garantire una maggiore stabilità allo strato di terreno di riporto (smarino delle gallerie) conferito in sito, e per arginare un eventuale debris-flow causato dalla saturazione e, quindi, dall'instabilità della coltre di riporto;
- per lo smaltimento delle acque di piattaforma è stato previsto un sistema di collettamento e allontanamento e per prevenire l'inquinamento di corsi d'acqua e di falde idriche, è stato previsto, prima dell'immissione nel ricettore finale, l'inserimento di una vasca dotata di apposito dispositivo per la raccolta e la separazione dei liquidi surnatanti e delle particelle pesanti;
- nel caso del tratto di attraversamento del campo pozzi nel comune di Urbino, è stato previsto che tutte le acque di piattaforma siano immesse in una fognatura costituita da tubi in PVC tipo SN4 di adeguato diametro. Tali acque collettate alla vasca di trattamento vengono poi convogliate in un'ulteriore tubazione in PVC che raggiunge il Fiume Metauro a valle della zona dei pozzi in modo da non interferire neppure in modo indiretto con le acque di falda emunte;
- per la realizzazione delle opere sono necessari circa 1.800.000 m³ di inerti. La Regione Marche ha indicato per le opere pubbliche di interesse nazionale la possibilità di aprire cave ad hoc ma all'interno dei bacini estrattivi individuati dal PPAE della Provincia e che tale strumento non è ancora vigente; stante la situazione amministrativa il Proponente evidenzia da un lato la presenza di siti possibili per la coltivazione delle cave di interesse per l'opera, in zone prossime alla strada in



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

progetto intese come aree potenzialmente utili per la coltivazione (area di S. Angelo in Vado e/o zona in loc. Lupaiolo in Comune di Lunano), dall'altro esegue delle ipotesi alternative;

- per quanto riguarda le soluzioni alternative il Proponente evidenzia che buona parte del materiale occorrente potrà essere ricavato mediante un programma di interventi volto all'asportazione di materiale inerte (ghiaia) da alcuni alvei fluviali nel territorio provinciale in condizioni di sovralluvionamento. Tale situazione è particolarmente accentuata lungo il Fiume Marecchia e a monte della diga del Furlo, lungo il Fiume Candigliano in comune di Acqualagna. Una prima stima sommaria prodotta dal Proponente ha evidenziato una disponibilità variante tra 1 e 1,5 milioni di m³ di inerti;

quadro ambientale:

- il tracciato stradale di progetto interseca il Fiume Metauro in tre punti in aree classificate in classe di rischio R1 e R2. Si ha anche un effetto di sovrapposizione tra l'opera e l'esondabilità del fondovalle (rischio R2), alla confluenza tra il Fosso del Monte della Matra ed il Fiume Metauro. Poco più a valle sono attraversate aree esondabili a rischio più moderato (R1), mentre ancora a rischio medio (R2) di esondabilità è l'area di confluenza tra il Metauro ed il suo tributario in sinistra idrografica nei pressi del depuratore posto immediatamente a valle di S. Angelo in Vado.
- lo studio di impatto ambientale, per quanto concerne le problematiche connesse all'interferenza dei manufatti con l'ambiente idrico sotterraneo, segnala l'interferenza dei tratti in viadotto con i punti di approvvigionamento idrico dell'acquedotto del Comune di S. Angelo in Vado (campo pozzi di loc. Bersaglio) e con il campo pozzi di Ca' Spadone (Comune di Urbino), e che le gallerie "Il Monte", "Urbania 1", "Urbania 2", "Urbania 3" e "Il Muraglione", attraversando i litotipi permeabili delle Arenarie di Urbania, potrebbero dare origine a venute d'acqua, con possibili ripercussioni anche sul regime idrico superficiale. Inoltre le gallerie "Il Monte" e "Fermignano" costituiscono dei sottoattraversamenti di corsi d'acqua appartenenti a modesti sottobacini;
- per quanto riguarda la componente suolo le situazioni di maggior criticità sono state individuate in:
 - situazione di parietalità e corticalità della galleria naturale nel lotto 5;
 - attraversamento di movimenti gravitativi attivi e/o quiescenti, soprattutto nei tratti di imbocco/sbocco in galleria ed in trincea;
 - attraversamento in galleria di litologie estremamente fratturate in corrispondenza dei principali lineamenti tettonici (fasce cataclastiche);
- per quanto attiene in particolare il valore vegetazionale ed ambientale della componente in esame, lo studio di impatto ambientale considera con "valore ambientale elevato" le aree a formazioni riparie e faggete; con "valore ambientale medio" le aree degli arbusteti e cespuglieti, cerrete, leccete, orno - ostrieti e querceti di roverelle e rovere; con "valore ambientale basso" i rimboschimenti a prevalenza di conifere, robinieti - ailanteti, aree a legnose agrarie, aree a pascolo e incolti; a "valore ambientale nullo" le aree a seminativo, aree denudate e aree urbanizzate. Vengono, inoltre, considerati come impatti quelli determinati dalle operazioni di preparazione del sedime stradale e delle aree accessorie e di cantiere, che rendono inevitabile l'asportazione della copertura vegetale preesistente;
- per quanto riguarda la fauna sono presenti aree di tutela a vario livello. In particolare nell'area sono presenti:

- oasi faunistica provinciale e Foresta Demaniale Regionale di Monte Montiego;
- oasi faunistica provinciale Alto Metauro;
- riserva Naturale Statale Gola del Furlo. Inclusa anche come SIC (Sito di Importanza Comunitaria);
- foresta Demaniale Regionale delle Cesane;
- foresta Demaniale Regionale Monte Vicino sul Candigliano;
- sono stati presi, inoltre, in considerazione i seguenti fattori causali di potenziale impatto:
 - eliminazione od alterazione di habitat;
 - interferenza con gli spostamenti delle specie;
 - collisioni;
 - rumore e disturbo;
 - inquinamento;
- le colline ed i corsi d'acqua sono le componenti ambientali principali del territorio e ne configurano il paesaggio; gli elementi di particolare valore ecologico - ambientale dal punto di vista geologico - geomorfologico sono rappresentati dalle aree di versante e da quelle di crinale, nonché dalle aree in frana e da quelle sottoposte a specificata tutela geologica. Dal punto di vista botanico - vegetazionale la nota determinante del paesaggio collinare è rappresentata dalla decisa caratterizzazione territoriale impressa dalle formazioni boscate; anche l'area rappresentata dal seminativo o dal prato riveste notevole importanza paesaggistica, poiché definisce il territorio lungo il fondovalle e inserisce, in quota, caratteristiche spaziate, che si alternano con le masse boscate;
- per quanto riguarda gli aspetti storico - culturali, si rinvengono numerosi nuclei storici, fra i quali S. Angelo in Vado e, più marginalmente, Baciuccaro; Urbania; Fermignano e Calpino Alto; S. Marino e, marginalmente, Villa Croce. Oltre ai centri storici sopra elencati, lungo il tracciato si incontrano numerosi manufatti storici extraurbani: Palazzetto Santinello e Villa La Gavina (del '500); S. Giovanni in Petra e Casa Colonica a Colariccia; Cappuccini e S. Maria del Borgo; S. Silvestro a Ischieto e Casello Ca' L'Agostina; Casello Km 71 e S. Giacomo a Compostella; S. Eufemia, Cappella ex podere Ospedaletto a Canavaccio, La Villa a Canavaccio, Chiesa parrocchiale a Canavaccio, Madonna del Nera a Canavaccio, Chiesa S. Stefano di Gaifa, Pieve di Gaifa e Torre Brombolona.
Tra i luoghi di valore e/o memoria storica vanno citati anche la città romana abbandonata in età tardo - antica, presso l'abitato di S. Angelo in Vado (località Colombara) e la zona dove avvenne la battaglia del Metauro, nei pressi di Fermignano, nonché il percorso storico che da loc. Ca' Pilla sale a S. Giovanni in Ghiaiole, per poi proseguire fino a C. S. Cristoforo;
- al fine di caratterizzare la situazione attuale dell'inquinamento atmosferico, sono state effettuate due misure di 24 ore della qualità dell'aria in corrispondenza di due punti ritenuti significativi ai fini della valutazione dell'impatto del nuovo tracciato, rispettivamente posti in corrispondenza della ex stazione di Canavaccio e di Urbania. I recettori in corrispondenza dei quali stimare, mediante un modello previsionale, le concentrazioni inquinanti atmosferiche nella situazione post operam sono stati suddivisi in due fasce, a seconda della distanza dagli assi viari attuali e di progetto. Una minima percentuale di edifici residenziali risulta, infatti, localizzata a distanze



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

dell'ordine dei 50 metri dalla SGC, mentre la gran parte dei recettori si trova a distanze decisamente superiori. Gli scenari previsionali sono stati costruiti con riferimento alle concentrazioni inquinanti determinate dalla nuova SGC e dalla preesistente s.s. 73 bis in presenza di due condizioni di vento (calma e 3,5 m/s), sulla base di un flusso di traffico medio orario pari a 250 veicoli/ora sulla s.s. 73 bis e 1.000 veicoli/ora sulla nuova direttrice SGC E78. Le stime sono state inoltre elaborate con riferimento a cinque differenti distanze fra recettore e sorgente emissiva;

- per la caratterizzazione del clima acustico ante operam in sede di studio di impatto è stato effettuato un rilievo fonometrico in corrispondenza di 16 punti di controllo ubicati lungo l'intero tracciato stradale di progetto. I punti sono stati selezionati in corrispondenza dei principali centri abitati e di luoghi con particolari destinazioni d'uso come scuole e chiese. Le misure sono state condotte nell'arco delle 24 ore giornaliere, evidenziando che gran parte dei livelli equivalenti L_{eq} (A) registrati risultano compresi in una fascia delimitata dagli estremi di 53.0 e 60 dB(A).

L'analisi della simulazione è stata eseguita mediante modello 3D coerente con le indicazioni e gli standard di lavoro in materia ed i risultati sono deducibili sia dall'analisi visiva delle planimetrie riportanti le curve isofoniche, sia dall'analisi dei valori tabellari dei livelli di rumore presso alcuni punti ricettori preimpostati sul modello previsionale. Particolare attenzione è stata data alla popolazione residente entro le fasce di impatto delimitate dalle isofone 65-70 dBA (post operam, Livello diurno). Lo scenario post operam mitigato è stato elaborato ipotizzando l'utilizzazione di asfalto drenante/fonoassorbente su tutto lo sviluppo del tracciato e inserendo, nei tratti evidenziati nelle tavole allegate allo studio di impatto ambientale, barriere antirumore opache/trasparenti; sono stati inoltre previsti trattamenti acustici fonoassorbenti in prossimità degli imbocchi delle gallerie. I risultati post mitigazione sono stati ottenuti considerando l'applicazione di barriere fonoassorbenti per uno sviluppo lineare di circa 9800 ml (9,8 Km) ovvero, considerando un'altezza media di 3,00 ml, uno sviluppo di circa 29,400 m² di superficie. Contestualmente sono stati considerati interventi di trattamento acustico degli imbocchi, peraltro numerosi, delle gallerie per uno sviluppo di circa 15.000 m² di superficie.

Inoltre non risultando il territorio interessato suddiviso in zone omogenee ai sensi del DPCM 1 marzo 1991, è stato assunto un limite diurno di 70 dB(A) e un limite notturno di 60 dB(A);

- dalla relazione integrativa trasmessa si evince che, nel corso della Conferenza dei Servizi Regionale (28 marzo 2002) è stata accolta dal proponente la richiesta del Comune di Urbino di sostituire le due aree di deposito inizialmente previste a servizio dei lotti 9 e 10 presso S. Stefano di Gaifa e Cà Tommassino con un'unica area di deposito ubicata presso la cava S. Anna. Inoltre, nel corso della successiva seduta (28 maggio 2002) sono state positivamente valutate e recepite dal proponente:
 - la richiesta avanzata da un privato cittadino di abbassare la livelletta della strada in prossimità di un campo di sua proprietà;
 - la richiesta di modificare la modalità di accesso allo svincolo di Fermignano ovest, avanzata da un privato cittadino e fatta propria dal Sindaco di Fermignano;
- il PTC della Provincia di Pesaro e Urbino, individua nella SGC E78 Grosseto Fano l'unica grande arteria, prevista sul territorio della Provincia, di connessione fra gli assi longitudinali della grande

viabilità del sistema umbro – marchigiano. La realizzazione della direttrice E78, opportunamente raccordata con gli itinerari pedemontani e intervallivi, consente di ridurre lo squilibrio (in termini di livello di servizio) tra la fascia appenninica e pedeappenninica provinciale, che presenta caratteristiche infrastrutturali insufficienti, e la fascia perimetrale costiera che supplisce alle carenze interne assorbendo anche parte del traffico intraprovinciale;

- dal quadro evidenziato dallo studio di impatto ambientale in merito alla programmazione e pianificazione del territorio e del settore dei trasporti, sono emersi quegli elementi di interazione che hanno consentito una specifica trattazione nelle soluzioni progettuali di dettaglio – si vedano ad esempio i criteri di tracciamento adottati in coerenza all'art.63 bis delle NTA del Piano Paesistico Ambientale (*interventi di rilevante trasformazione del territori*) – o nelle opere di mitigazione individuate in relazione alle interazioni dell'opera con aree di tutela e di salvaguardia per specifici comparti ambientali;
- la maggior parte delle interferenze con la rete viabilistica locale sono state risolte utilizzando tutte le occasioni offerte dalla numerosa presenza di gallerie e viadotti, ad eccezione della intersezione con la S.S. 73 bis alla progressiva m 1600 del Lotto 5;
- quasi tutte le interferenze con la rete idrografica sono state risolte mediante ponti e viadotti, e solo in particolari casi, relativi comunque a piccoli fossi, attraverso l'inserimento nel corpo stradale di opportuni tombini. Il tracciato di progetto attraversa solo tre volte il corso del Fiume Metauro il cui alveo si presenta generalmente molto incassato, per cui le opere di attraversamento assumono spesso altezze molto più rilevanti di quanto necessario in eventi di piena eccezionali e/o estremi. Tutti i ponti hanno campate di luce tale da non avere pile in alveo. L'unica eccezione è data dall'attraversamento Metauro 2 del Lotto 6, dove, in considerazione della notevole larghezza dell'alveo e della elevata acclività delle sue pareti è stata prevista la realizzazione di un ponte a tre campate con due pile a pianta circolare collocate ai margini dell'alveo golenale;
- l'idoneità delle soluzioni adottate per la sistemazione del materiale di smarino eccedente purchè siano prese in esame tutte le azioni di consolidamento, preparazione dei luoghi, adozione di idonee misure di posa in opera e trattamento dei materiali, ivi incluse le sistemazioni idrauliche e ambientali finali, con particolare riguardo alle soluzioni individuate anche nei chiarimenti trasmessi;
- la necessità che in fase di progettazione esecutiva sia predisposto un adeguato piano di cantierizzazione che dia dimostrazione anche di tutte le potenziali interferenze ambientali sia dirette che indotte (es., transito dei mezzi di cantiere);
- per lo svincolo Urbino - Fermignano est la complessità dello svincolo e la sua potenziale criticità in ordine all'inserimento territoriale e paesaggistico derivano da condizioni di ordine ingegneristico e morfologico ambientale, si condivide il parere del progettista che non ritiene modificabile lo svincolo a meno di non rinunciare ad alcune fra le relazioni dell'interconnessione. Il progetto di mitigazione prevede un'ideale sistemazione dell'intera area secondo un abaco articolato in inerbimenti, cespugliature e piantagione di alberature di schermatura.
- per gli svincoli di Urbania est ed ovest la modifica della forma dello svincolo (da "trombetta" a "diamante") non porta ad una significativa riduzione del consumo di territorio e quindi gli stessi saranno realizzati come da progetto, pur se resta valida la considerazione circa l'eccessivo



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

consumo di territorio che una pianificazione degli svincoli più attenta alla funzionalità dei singoli lotti che non all'effettiva domanda di accesso alla nuova infrastruttura rischia di determinare;

- sotto il profilo funzionale, lo spostamento a sud dell'intero tracciato dei lotti 5 e 6 produrrebbe, secondo i dati esibiti dal proponente, diversi vincoli, prevalentemente riferiti alla difficoltà di collegamento del nuovo tracciato con la viabilità locale e, in particolare, con la nuova Pedemontana ad est di S. Angelo in Vado, nonché alla necessità di allontanare lo svincolo di S. Angelo dalla stessa località, avvicinandolo eccessivamente allo svincolo di Peglio-Urbania ovest. In sintesi, anche a valle degli approfondimenti effettuati, si ritiene preferibile la soluzione di progetto definitivo;
- la soluzione "A" presenta il vantaggio di lasciare completamente inalterato l'assetto della strada statale e di quelle secondarie afferenti, di dare continuità ad un'ampia fascia di fondovalle sottostante la strada statale e di ridurre significativamente l'interferenza con alcuni edifici situati immediatamente a ridosso del tracciato. Il tracciato relativo alla soluzione "B", invece, richiede lo spostamento della strada statale e risulta abbastanza vicino ad una serie di edifici ubicati nei pressi della località San Tommaso;
- la soluzione prospettata per la sistemazione dell'area di deposito in "località Ca' Gagliotti" risulta coerente e significativa, pur se sarà necessario redigere al riguardo un progetto esecutivo;
- la soluzione ipotizzata per la tutela dell'ambiente idrico (superficiale e profondo) dai fenomeni di inquinamento possibili in relazione all'esercizio dell'infrastruttura dovrà seguire un approfondimento progettuale di dettaglio che sia idoneo anche a pervenire al corretto dimensionamento degli interventi di presidio idraulico differenziando, se del caso, i fenomeni di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia da quelli degli eventi accidentali. Per i primi dovrà essere predisposto, tra l'altro, un idoneo studio idrologico/idraulico, mentre per la seconda tematica sarà opportuno che il dimensionamento e la scelta dell'ubicazione avvenga sulla base delle ipotesi di vulnerabilità degli acquiferi e del rischio di accadimento dell'evento accidentale;
- in merito agli approvvigionamenti degli inerti la situazione amministrativa è in corso di evoluzione e che di conseguenza il progetto non ha definito tale aspetto nel dettaglio. Il progetto esecutivo dovrà prevedere un progetto di cantierizzazione che includa anche le modalità di reperimento degli inerti, i percorsi e le modalità di trasporto ivi incluse le valutazioni degli impatti connessi. Inoltre potrà essere opportuno che la Provincia di Pesaro ed Urbino individui un piano stralcio per tale attività qualora il PPAE non sia ancora adottato al momento di completamento dell'iter progettuale. Si ritiene inoltre opportuna la definizione di un'azione di concertazione e intesa tra gli Enti (pubblici e privati) al fine di consentire l'ottimizzazione dell'uso delle risorse in virtù della soluzione alternativa presentata;
- tutte le aree classificate a rischio idraulico sono attraversate in viadotto e più precisamente per il Fiume Metauro mediante i viadotti "Metauro 1" e "Metauro 3" (aree di classe di rischio R1) e viadotto "Metauro 2" (in area R2);
- la confluenza tra il Fosso del Monte della Matra ed il Fiume Metauro (rischio R2) è risolta con il viadotto "S. Marino", mentre poco più a valle i viadotti "Canavaccio" e "Cavaticci" consentono l'attraversamento delle aree esondabili a rischio più moderato (R1), mentre il viadotto "S.

Lorenzo" è relativo alla zona a rischio medio (R2) alla confluenza tra il Metauro ed il suo tributario;

- per le situazioni di criticità individuate, la mitigazione degli impatti determinati dalla realizzazione dell'opera di progetto è stata impostata per la:
 - a) salvaguardia, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, delle acque superficiali e di falda dall'inquinamento;
 - b) tutela della risorsa idrica da fenomeni di impoverimento e/o isterilimento;
 - c) ripristino, ad opera ultimata, delle originarie condizioni fisiografiche del reticolo idrografico;
- le situazioni maggiormente critiche sono in corrispondenza del campo pozzi di località Bersaglio e quello di Ca' Spadone, trattandosi di fonti di approvvigionamento di acquedotti comunali e quindi a rischio rispetto alle condizioni al contorno, tenuto conto che per entrambi i tratti l'opera è in viadotto e quindi con una soluzione di progetto che non crea un effetto barriera con rischio di interruzione dell'approvvigionamento e che, anche alla luce delle integrazioni fornite, l'opera è realizzata in modo tale da prevedere un sistema idraulico "chiuso" per la raccolta e l'allontanamento delle acque di piattaforma. Inoltre prima dell'immissione nel corpo idrico ricettore è previsto un idoneo sistema di trattamento delle acque sia per le acque di prima pioggia che per eventuale gestione di sversamenti accidentali;
- le interferenze tra l'opera ed i corpi idrici possono essere controllate in fase di progettazione esecutiva mediante l'adozione di adeguati sistemi di monitoraggio con l'approfondimento delle conoscenze sulla natura e caratteristiche dei fenomeni stessi nonché con l'applicazione delle azioni di minimizzazione degli impatti individuati dallo studio di impatto ambientale:
 - *interventi strutturali estensivi* di sistemazione idrogeologica, realizzati con tecniche di ingegneria naturalistica (viminate, fascinate, posa in opera di biostuoie, regimazioni idrauliche e qualsiasi altro intervento si ritenga necessario sulla base delle indagini geologico - geotecniche di dettaglio), nel caso di fenomeni di dissesto quiescenti e/o di minore intensità ed importanza;
 - *interventi strutturali intensivi*, nel caso di fenomeni gravitativi e/o dissesti di maggiore importanza, gravità ed estensione, con opere di presidio speciali (pali, diaframmi, setti, tiranti, ecc.), in aggiunta alle tipologie sopra elencate;
- per quanto concerne infine l'attraversamento di fasce cataclastiche su terreni dalle caratteristiche geomeccaniche scadenti, verranno proposte soluzioni progettuali tali da garantire il minimo disturbo all'ammasso roccioso, unitamente alla stabilizzazione dello stesso;
- per la componente vegetazione non sono evidenziati impatti significativi specialmente a seguito della progettazione di interventi di inserimento ambientale, mitigazione e compensazione degli impatti qualora siano rispettati i seguenti requisiti:
 - coerenza con la flora locale;
 - facilità di attecchimento;
 - caratterizzazione degli stadi pionieri della serie dei querceti mesoxerofili;
 - facilità di reperimento nel mercato vivaistico;
 - manutenzione relativamente modesta;
- i punti di maggiore criticità del tracciato stradale sono da individuati:



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- in corrispondenza degli attraversamenti sul fiume Metauro e sui fossati;
- tra Urbania e S. Angelo in Vado, che attraversa l'oasi faunistica Alto Metauro e corre a raso in aree ad elevata densità faunistica, soprattutto capriolo;
- tra Fermignano e Bivio Borzaga, sia per l'importanza della connessione di quest'area tra il complesso del Monte Pietralata e l'area demaniale delle Cesane, sia per un ambito fluviale che presenta caratteristiche pregevoli di naturalità, con pareti e piccole gole;
- per tali tratti, la dove presenti i viadotti, durante la fase di esercizio non vi sono interferenze in quanto tale tipologia non impedisce il passaggio della fauna selvatica, Mentre nel caso di tracciato a raso, questo sarà attrezzato con idonei punti di passaggio per la fauna terrestre e di interventi di mascheramento ed inserimento nel contesto naturale;
- particolare attenzione dovrà essere posta in fase di cantiere per le possibili ripercussioni sulla sopravvivenza vegetale e animale da parte delle operazioni di scavo e reinterro, nonché di eventuali cementificazioni degli alvei. In generale, vista la prevalenza di viadotti e di tratti in galleria, la soluzione non presenta un elevato impatto sia sull'ambiente naturale che sulla fauna selvatica, risparmiando possibili interferenze nel causare disturbo sotto forma di eventuali collisioni negli attraversamenti, inquinamento acustico e visivo;
- sulla base delle indicazioni dello studio di impatto ambientale la progettazione successiva per la predisposizione di adeguati interventi di ottimizzazione e di inserimento ambientale dovrà tenere nel debito conto i principali elementi di interferenza riassumibili in riferimento a:
 - sovrappasso previsto nel lotto 5 alla progressiva 1620, le cui rampe di accesso necessiteranno di adeguate opere di mitigazione;
 - fascia di terreno posta tra la S.S. 73 bis e la strada di progetto, tra le progressive 620 e 2070 ca., adibita a discarica, sulla quale si dovranno prevedere interventi di ripristino vegetazionale;
 - il viadotto "Metauro 3", passando sopra la S.P. 4 (Metaurense), rappresenta una situazione che necessita di un idoneo intervento di ottimizzazione così come per il tratto del viadotto "Case Monte";
 - tratto relativo al viadotto "S. Maria degli Angeli" e imbocco Ovest della galleria "Monte del Piano", nonché ai viadotti "S. Marino" e "Canavaccio";
 - ponte "Venturello" sul fosso S. Lucia, con particolare riferimento al punto di vista rappresentato dall'accesso al centro storico di Urbania lungo la s.p. 4 Metaurense;
- le opere di mitigazione nei confronti della componente in esame rientrano nel complesso di interventi di inserimento ambientale che hanno come presupposto principale il recupero della vegetazione spontanea nelle aree di pertinenza dell'infrastruttura ed impattate in fase di cantierizzazione. Per quanto riguarda i manufatti più intrusivi (viadotti e imbocchi delle gallerie), anche la scelta delle tipologie (colorazione delle strutture metalliche, forme) potrà contribuire a smorzare nel contesto naturale circostante il rilievo dell'opera. Nel caso di eventuali opere di contenimento (muri di controripa e di sottoscarpa) dovrà prevedersi il rivestimento con litotipi locali (arenarie di colore grigio avana) ed un raccordo con i terreni circostanti che favorisca il recupero della vegetazione, sia per impianto diretto che per colonizzazione spontanea. Infine i tratti con muri in terra armata andranno intasati non solo con materiale inerte, ma anche con

terreno che favorisca l'insediamento della vegetazione ed il ricoprimento dell'infrastruttura (specie ricadenti e rampicanti);

- i punti di intersezione fra nuovo tracciato e s.s. 73 bis sono i potenziali ambiti di criticità del progetto, ma si evidenzia che, a fronte di una riduzione degli episodi di congestione e rallentamento del traffico che caratterizzano la circolazione sull'attuale s.s. 73 bis, sono da attendersi riduzioni delle emissioni unitarie che, anche in presenza di un incremento complessivo del traffico, dovrebbero determinare concentrazioni al suolo non significativamente superiori alle attuali, e comunque inferiori agli standard assunti quali criteri di valutazione;
- i limiti assunti come riferimento sono eccessivamente penalizzanti per i soggetti esposti, considerata anche l'entità di alcuni dei livelli incrementali previsti a valle della realizzazione del progetto si rendono necessarie adeguate prescrizioni, mirate a garantire condizioni acustiche accettabili in corrispondenza dei recettori individuati;

CONSIDERATA la nota n. 12356 della Regione Marche dell'11 ottobre 2002, pervenuta l'11 novembre 2002, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- 1) *interferenze con aree soggette a fenomeni gravitativi o esondabili e compatibilità con il grado di pericolosità delle aree;*
- 2) *criticità rispetto all'asta fluviale nell'ambito dell'ultimo tratto del lotto 10;*
- 3) *impiego di materiali di risulta provenienti dalla realizzazione dell'opera;*
- 4) *individuazione dei siti per la localizzazione dei materiali di risulta;*
- 5) *aspetti relativi agli impatti in fase di cantiere;*
- 6) *interferenza derivante dagli scavi con le acque sotterranee e superficiali;*
- 7) *monitoraggio acque sotterranee e superficiali;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/16807/2002 del Ministero per i beni e le attività culturali del 7 maggio 2002, pervenuto in data 16 maggio 2002, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

Con riferimento agli adempimenti in materia di compatibilità ambientale di cui all'art.6 della legge 8.7.1986 n.349, si rileva che con nota prot. n. 206 del 07/02/2002, l'ANAS - Direzione Generale - Roma, qui pervenuta in data 08/02/2002, ed acquisita agli atti con prot. n. ST/407/5240/2002 del 11/02/2002, ha inviato a questa Direzione Generale copia del progetto relativo alla E 78 - Grosseto Fano - tratto Mercatello sul Metauro - S. Stefano di Gaifa relativamente ai lotti 5,6,7,8,9,10 con allegato lo studio di impatto ai sensi dell'art. 2 del D.P.C.M. 27.12.1988.

Nel merito la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per le Marche di Ancona con nota prot. n. 3676 del 09/03/2002, qui pervenuta in data 11/03/2002 ed acquisita agli atti con prot. n. ST/407/9651/2002, ha espresso parere favorevole in quanto il progetto definitivo in questione risulta condivisibile considerata l'attenzione posta ai tratti più significativi, sia sotto il profilo paesaggistico che ambientale. La medesima Soprintendenza con la nota di cui sopra ha



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

altresì rilevato che:

“.. Da un esame della documentazione progettuale, si fa presente che il tracciato viario in questione risulta lungo km. 33 di cui circa km. 11 in galleria.

Le gallerie corrispondono al superamento dei centri abitati più significativi (Sant'Angelo in Vado, Urbania e Fermignano) e precisamente:

- Lotto 5 – in corrispondenza del centro abitato di S. Angelo in Vado, prevede km. 2,100 in galleria;
- Lotto 7 – centro abitato di Urbania, prevede km. 2,800 in galleria;
- Lotto 9 – centro abitato di Fermignano, prevede km. 2,800 in galleria”;

Inoltre la Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche – Ancona, con nota prot. n. 3860 del 20/03/2002. Qui pervenuta in data 20/03/2002, ed acquisita agli atti con prot. n. ST/407/12113/2002 del 28/03/2002, ha comunicato quanto segue:

“...il tracciato dell'infrastruttura in oggetto attraversa nel tratto in esame i terrazzi quaternari del Metauro, ricchi di piccoli insediamenti preistorici e romani in gran parte ancora da rilevare con precisione.

Per quanto di competenza si segnala, la necessità che per tutti i tratti non in galleria venga richiesta all'ANAS la preliminare esecuzione di una ricognizione archeologica di superficie, da affidare a ditta specializzata con la direzione scientifica di questa Soprintendenza.

In base a risultati di tale lavoro l'Ufficio scrivente sarà poi in grado di intervenire con raccomandazioni e prescrizioni circostanziate.

Si ricorda che comunque, nel caso di fortuiti rinvenimenti archeologici, l'art. 87 del T.U. – D.L.vo n. 490/99 impone l'obbligo di informare subito questa Soprintendenza e, fino al suo intervento, di provvedere a conservare inalterate le condizioni iniziali del rinvenimento, nonché alla sicurezza di quanto rinvenuto.

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto ed in conformità dei pareri espressi dalle Soprintendenze sopracitate, ritiene di poter esprimere, **esprime parere favorevole** in ordine alla predetta richiesta della Società ANAS – Direzione Centrale - Roma di pronuncia di compatibilità ambientale per la realizzazione delle opere descritte in oggetto con l'assoluto rispetto delle condizioni sopra richiamate ed espresse dalle succitate Soprintendenze.

In particolare si ritiene di sottoporre la validità del presente parere favorevole al rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. L'ANAS dovrà predisporre per tutti i tratti non in galleria una ricognizione archeologica di superficie, da affidare a ditta specializzata con la direzione scientifica della Soprintendenza Archeologica di Ancona, al fine di permettere alla Soprintendenza medesima di intervenire con raccomandazioni e prescrizioni circostanziate;
2. Vengano messe in atto, in fase esecutiva, tutte quelle accortezze necessarie per la mitigazione d'impatto ambientale delle opere da realizzare, come la piantumazione di essenze arboree sempreverdi;
3. Gli sbancamenti da effettuare per la formazione di nuovi svincoli, siano strettamente

vincolati alle aree interessate, mantenendo dove possibile la vegetazione esistente e consentendo una facile regimazione delle acque piovane;

- 4. Eventuali opere murarie da realizzare in elevazione e a sostegno di scarpate, siano rivestite in pietra locale naturale a vista, escludendo sia l'uso di pannelli prefabbricati che pareti di cemento;*
- 5. Nei tratti in cui il tracciato autostradale lambisce o scorre in vicinanza di centri abitati si provveda ad inserire apposite barriere antirumore.*
- 6. Gli imbocchi e le uscite delle gallerie naturali e artificiali dovranno essere rivestiti in pietra naturale locale o completamente inerbiti e inseriti nel rilevato senza soluzioni di continuità .*

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata, che di seguito sinteticamente si riportano:

Studio Legale Avv.ti Fiumani e Izzo – Pesaro:


- a nome e per conto dei Sigg.ri Romanini chiedono che venga riesaminato il progetto tramite spostamento del tracciato che altrimenti taglierebbe diagonalmente il terreno di proprietà riducendone il valore economico. La modifica proposta, inoltre, consentirebbe di realizzare in rettilineo la galleria "Palazzi", nonché di conservare il tracciato rettilineo, sia in imbocco che in uscita sul lato est della galleria stessa;
- la modifica proposta avrebbe un percorso migliorativo nei confronti dell'unità paesaggistica localmente esistente, rappresentata da un fondovalle della larghezza di circa 600 metri, infatti il tracciato sarebbe meno invasivo in quanto più marginale rispetto alla vallata in oggetto.

Studio Legale Associato Avv.ti Podrini-Graziani-Mezzanotti - Sant'Angelo in Vado (PS):

- a nome per conto del Sig. Monti chiede che la progettazione della E78 venga effettuata secondo il primo tracciato che si sviluppava in prossimità del fiume Metauro, interessando l'azienda agricola ed agrituristica Monti solo nella parte estrema;
- nel caso in cui le ragioni ostative al primo tracciato fossero insormontabili, si chiede che venga sostituita con un sovrappasso od un sottopasso la strada a servizio del fabbricato denominato "La Villaccia" di proprietà Monti. Inoltre si chiede l'eliminazione della strada a servizio del fabbricato denominato "La Croce" evitando, così, di tagliare ulteriormente l'azienda Monti;
- si chiede di voler compensare, almeno in parte, la perdita di valore dell'azienda agricola tramite la realizzazione di un'area attrezzata in corrispondenza della sez. trasversale num. progr. 2070.000-70 in modo da rendere possibile un collegamento con il ristorante di proprietà Monti;
- nel caso non fosse possibile realizzare un'area attrezzata in località Villaccia, si chiede di verificare la possibilità di prevedere tale area in località Cà Casuccio dove l'azienda Monti è attraversata sia dalla Pedemontana, che dalla E78.

Sig.ra Claudia Marini - Peglio (PS):

- il tratto di strada tra le gallerie Urbania 2 ed Urbania 3 va ad interessare un opificio artigianale di proprietà, passando, inoltre, troppo vicino all'abitazione ad esso annessa. Pertanto chiede che sia spostata più a valle la strada e mantenuta la prevista rettifica della viabilità esistente.





Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

Sig. Giovanni Pazzaglia - Urbania (PS):

- il tratto di strada tra le gallerie Urbania 2 ed Urbania 3 va ad interessare in maniera devastante i terreni dell'azienda agricola di proprietà. Pertanto propone di abbassare la quota della strada di circa 5 m.. Tale modifica eviterebbe l'eccessiva rettifica della viabilità esistente che va a compromettere la produttività dei terreni dell'azienda.

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo ai cinque lotti funzionali dell'itinerario di grande comunicazione Grosseto - Fano (E78) nel tratto compreso fra Mercatello sul Metauro e S. Stefano di Gaifa, per uno sviluppo complessivo di circa 33 km lungo la valle del fiume Metauro, da realizzarsi nei Comuni di S. Angelo in Vado, Urbania, Farmignano ed Urbino(PS) presentata dall'ANAS Compartimento Marche **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) con riferimento alla soluzione progettuale per il primo tratto del lotto 5, dovrà essere sviluppata la progettazione esecutiva secondo le linee definite dalla soluzione "A" presentata dal Proponente nella documentazione integrativa.
- b) per quanto riguarda la protezione dell'ambiente idrico:
 - in corrispondenza del campo pozzi in località Bersaglio e in località Ca' Spadone, si dovranno prevedere il sistema di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma di tipo "chiuso" con predisposizione di presidi idraulici di trattamento delle acque prima della loro immissione nei ricettori finali ed un sistema di monitoraggio in continuo specifico, oltre quanto previsto per l'ante operam;
 - per l'intero tracciato dovranno essere approfondite il dimensionamento degli interventi di presidio idraulico differenziando, se del caso, i fenomeni di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia da quelli per gli eventi accidentali. Per i primi dovrà essere predisposto, tra l'altro, un idoneo studio sulle precipitazioni riscontrabili nell'area di intervento, mentre per la seconda tematica sarà opportuno che il dimensionamento e la scelta dell'ubicazione avvenga sulla base delle ipotesi di vulnerabilità degli acquiferi e del rischio di accadimento dell'evento accidentale;
 - per quanto riguarda in particolare i potenziali impatti sul sistema idrico sotterraneo, bisognerà limitare le interferenze mediante l'adozione delle migliori tecnologie in fase di realizzazione e l'impermeabilizzazione del rivestimento delle gallerie o della roccia al contorno;
- c) dovrà essere prodotto uno studio di dettaglio relativo a:
 - interferenze idrogeologiche con particolare riferimento al rapporto dell'opera con il tetto della falda e alle relative interferenze a seguito delle oscillazioni freatiche;
 - stabilità dei versanti tenendo nel debito conto anche le possibili implicazioni in caso di eventi sismici e nelle aree con eventuali colate detritiche;

- l'impatto sul corpo stradale in sede in seguito di sollecitazioni sismiche;
- d) dovrà essere predisposto un'articolato progetto di cantierizzazione, che comprenda:
- adeguate misure di controllo e mitigazione degli impatti derivanti dalle attività di cantiere, sia per i cantieri puntuali che per quelli d'opera, con particolare riferimento al rumore, alle vibrazioni, alle problematiche connesse ai movimenti dei mezzi di cantiere, all'inquinamento atmosferico, idrico e da idrocarburi;
 - un progetto di ripristino delle aree al termine dei lavori;
 - dettagliati progetti di sistemazione ambientale delle aree dei depositi e per quanto riguarda il deposito "Cava S. Anna" dovrà essere eseguita una verifica specifica di compatibilità con gli obiettivi di tutela della riserva naturale "Gola del Furlo" con relativa analisi di incidenza;
 - in merito agli approvvigionamenti degli inerti, il progetto di cantierizzazione dovrà includere anche le modalità di reperimento degli inerti, la coltivazione ed il ripristino dei siti, i percorsi e le modalità di trasporto ivi incluse le valutazioni degli impatti connessi e delle loro mitigazioni. A tal riguardo si precisa che l'eventuale utilizzo dei materiali alluvionali provenienti da attività di regimazione idraulica, così come ipotizzato dal Proponente, dovrà essere compatibile con gli interventi previsti dal Piano di Bacino per l'assetto idrogeologico dell'area e potrà prevedere l'impiego dei soli quantitativi eccedenti ai fabbisogni di cui ai programmi ed agli interventi dell'Autorità di Bacino competente, destinati, ad esempio, alla difesa idraulica, idrogeologica, per il ripascimento del litorale soggetto ad erosione costiera, ecc;
- e) per quanto riguarda, in particolare, gli interventi di mitigazione dell'impatto acustico in corrispondenza dei recettori individuati in fregio alla direttrice stradale, dovranno essere aggiornati in considerazione dei seguenti criteri:
- nel caso del perdurare dell'assenza di zonizzazione acustica ufficiale si procederà ad una classificazione stralcio da concordare con le competenti amministrazioni comunali;
 - dovrà comunque essere garantito almeno il rispetto dei valori limite di 65 (diurno) e 55 (notturno) dBA. Qualora tale obiettivo non fosse ragionevolmente conseguibile ovvero in presenza di edifici isolati, si dovranno comunque prevedere adeguati interventi di isolamento dei singoli recettori, interventi che dovranno comunque garantire condizioni di comfort climatico in tutte le stagioni;
 - il progetto esecutivo acustico dovrà esplicitare e dettagliare le modalità di trattamento acustico degli imbocchi delle gallerie, indicati in via tipologica dallo studio di impatto ambientale;
 - il progetto esecutivo acustico dovrà anche contenere un adeguato studio architettonico delle barriere acustiche atto a rendere ottimale l'inserimento dell'opera nel contesto limitrofo, facendo, se del caso, ricorso anche a soluzioni diverse da quelle ipotizzate nello studio di impatto ambientale e rivolte ad opere di rimodellamento, inserimento di terrapieni con muri verdi, ecc;
 - quando la posizione e la tipologia delle opere di mitigazione (quali barriere acustiche, elementi diffrattivi, tunnel artificiali, etc.) risulti favorevole alla captazione dell'energia solare e quando l'energia prodotta possa essere utilmente impiegata per l'illuminazione di gallerie e/o

AR



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

segnalazioni luminose per l'incremento della sicurezza stradale, le opere di contenimento dell'inquinamento acustico dovranno integrare appositi pannelli fotovoltaici e prevedere gli accessori per la produzione di energia elettrica;

- all'avvio dell'esercizio della nuova infrastruttura dovranno essere concordate con le competenti autorità (Regione e ARPA) periodiche misure di controllo degli effettivi livelli sonori in corrispondenza dei recettori presenti nella fascia di interferenza della strada, finalizzate a verificare l'adeguatezza delle opere di contenimento realizzate contestualmente all'infrastruttura. Il proponente dovrà adeguare le opere di mitigazione qualora le misure evidenziassero significativi scostamenti fra livelli sonori misurati post operam e livelli stimati nell'ambito dello studio di impatto ambientale;
- f) dovrà essere prodotto un progetto esecutivo di inserimento ambientale che, in riferimento a quanto predisposto nella documentazione integrativa ottimizzi:
- i segni territoriali esistenti e creati dalle opere in progetto al fine di ridurre l'artificialità dell'intervento ed integrare lo stesso con il territorio attraversato, anche attraverso l'adozione di soluzioni architettoniche delle opere in elevazione idonee allo scopo;
 - l'utilizzo, per tutti gli interventi di piantagione e di rinverdimento, di specie vegetali autoctone, individuate sulla base dei caratteri vegetazionali tipici della zona, nonché in relazione alla maggiore adattabilità delle stesse con l'infrastruttura viaria e con il traffico veicolare,
 - la sistemazione delle aree impegnate in via provvisoria per le attività di cantiere, privilegiando la restituzione agli usi originari ovvero integrandole all'interno delle aree di sistemazione ambientale;
- g) dovrà essere data idonea informativa al Ministero dell'Ambiente qualora le opere valutate dovessero essere modificate per tenere conto delle indicazioni formulate dal Piano di Assetto Idrogeologico, al momento della sua entrata in vigore;
- h) a conclusione della progettazione esecutiva, e comunque prima dell'avvio dei lavori, il progetto adeguato alle prescrizioni dovrà essere inviato per la verifica di ottemperanza presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio;
- i) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Marche e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

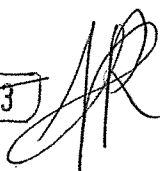
si raccomanda inoltre alla Provincia di Pesaro ed Urbino di individuare un piano stralcio per le attività estrattive riferite al progetto, qualora il PPAE non sia ancora adottato al momento di completamento dell'iter progettuale. Si ritiene, inoltre, opportuna la definizione di un'azione di concertazione e intesa tra gli Enti (pubblici e privati) al fine di consentire l'ottimizzazione dell'uso delle risorse non rinnovabili presenti nel territorio provinciale;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento Marche, ANAS Direzione Centrale, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti DICOTER ed alla Regione Marche, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li

18 GIU. 2003

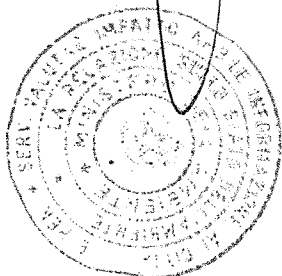


LEGGASI 20 GIU. 2003



**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
La presente copia fotostatica composta di
n° 10..... fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 20/06/2003. (S)

