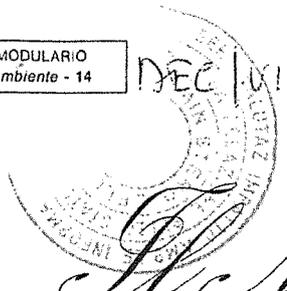


DEC | VIA | 6086



Al Ministro dell' Ambiente

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 25 marzo 1997 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 adeguamento al tipo III delle norme CNR della SS 76 "della Val d'Esino" per i tronchi: Fossato di Vico-Cancelli e Albacina-Serra San Quirico da realizzarsi nei Comuni di Fossato di Vico (PG), Fabriano, Genga e Serra S. Quirico (AN), presentata dall'ANAS Compartimento della viabilità per le Marche con sede in via Isonzo 15, 60124 Ancona, in data 23 settembre 1999;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Compartimento della viabilità per le Marche in data 6 luglio, 15 novembre e 14 dicembre 2000;

VISTA la nota n. 15053 della Regione Umbria del 10 gennaio 2000, pervenuta il 20 gennaio 2000, con cui si esprime un parere favorevole con prescrizioni;

VISTA la nota n. 3176 della Regione Marche del 15 dicembre 2000, pervenuta il 27 dicembre 2000, con cui si esprime un parere favorevole con prescrizioni;

VISTA la nota n. ST/407/2793 del Ministero per i beni e le attività culturali del 29 gennaio 2001, pervenuta in data 31 gennaio 2001, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni;

VISTO il parere n. 396 formulato in data 20 dicembre dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento della viabilità per le Marche;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha preso atto che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante il progetto di adeguamento al tipo III delle

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S.

MMW

AR

norme CNR della SS 76 "della Val d'Esino" per i tronchi: Fossato di Vico-Cancelli e Albacina-Serra San Quirico;

osservato che:

- l'attuale strada statale 76 ha una lunghezza di circa 76 km e collega la statale 3 Flaminia con la statale 16 Adriatica. La SS 76 interessa due regioni: la Regione Marche, che viene attraversata per quasi tutta la sua estensione, e la regione Umbria che viene interessata per un tratto di 4 km, tra il confine regionale a Cancelli e Fossato di Vico;
- la SS 76 costituisce il primo tratto dell'itinerario interregionale del collegamento Ancona-Perugia-Roma che attraversa in senso est-ovest l'Italia e che si snoda, in seguito lungo le statali 318, 218, lungo la E45 (Orte-Ravenna) e infine lungo la A1;
- allo stato attuale l'itinerario Ancona-Roma è costituito da tratti già ammodernati, da tratti in corso di ammodernamento e da tratti in cui l'ammodernamento è in fase di progettazione. La configurazione attuale è la seguente:
 - tronco Osteria del Gatto-Cancelli: è stato oggetto di parziale adeguamento a 2 corsie negli anni '70;
 - tronco Cancelli-Albacina (noto come variante di Fabriano): è parzialmente in esercizio con piattaforma stradale a 4 corsie; il lotto terminale è in corso di ultimazione;
 - tronco Albacina-Serra San Quirico: è stato oggetto di parziale adeguamento a 2 corsie negli anni '70;
 - tronco Serra San Quirico-Falconara: si sviluppa su nuovo tracciato con piattaforma a 4 corsie fino all'innesto con la SS 16 Adriatica – Variante di Ancona. In questo tratto ricadono gli svincoli per la A 14 (Ancona Nord) e per l'aeroporto di Ancona nonché il previsto collegamento con il futuro Centro Intermodale di Jesi;
- l'intervento in oggetto consiste nel completamento dell'adeguamento a quattro corsie della SS 76 nei tronchi Fossato di Vico-Cancelli e Albacina-Serra San Quirico, separati tra di loro dalla variante di Fabriano;

considerato che:

per quanto riguarda i profili programmatici:

- il completamento della SS 76 rientra tra gli interventi di interesse prioritario per la viabilità nazionale e regionale. In quanto tale è presente nel Piano Regionale dei Trasporti, nel Piano Triennale ANAS, nell'Intesa Istituzionale di programma Stato-Regione Marche del 7/5/1999, nel Piano di Inquadramento Territoriale (P.I.T.);
- il progetto in esame, nella previsione attuale in galleria nel tratto Albacina-San Quirico in alternativa all'ipotesi complanare con il tracciato esistente, è stato approvato dalla Conferenza di Servizi convocata dalla Regione Marche in data 21/12/1999;
- il tratto di strada in oggetto interessa 4 comuni ricadenti in 2 provincie: Fossato di Vico (PG) e Fabriano, Genga, Serra San Quirico (AN). Il progetto di raddoppio risulta conforme con gli atti di programmazione dei comuni interessati rientrando prevalentemente in zone di rispetto stradale per quanto riguarda i tratti in adiacenza all'attuale sede stradale. Nel comune di Serra San Quirico il tracciato interessa la zona di rispetto fluviale dell'Esino, che viene attraversata in viadotto, aree destinate ad attività estrattiva e di rispetto ferroviario;
- il tracciato stradale interessa le seguenti aree tutelate:
 - parco Regionale del Monte Cucco (attraversato dalla nuova carreggiata in adiacenza alla carreggiata esistente nella porzione marginale Zona 2-Ambito periferico antropizzato);



Il Ministro dell'Ambiente

- riserva Naturale Alto Esino (attraversata per un tratto di 600 m a ridosso dei limiti della riserva stessa dove sono già ubicate l'attuale statale e la linea ferroviaria Orte-Falconara);
- parco Regionale della Gola Rossa e di Frasassi (attraversato marginalmente in galleria) e la zona di protezione speciale ZPS n. 17 denominata Gola della Rossa e di Frasassi. La legge istitutiva del parco consente espressamente la realizzazione delle opere infrastrutturali pubbliche connesse alla esecuzione della variante alla SS 76 e al raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara;

per quanto riguarda i profili progettuali:

- il raddoppio della SS 76 in progetto viene realizzato su due tronchi separati tra di loro dalla tangenziale di Fabriano attualmente in costruzione (dal Km 7+108 al Km 26+380): tronco Fossato di Vico-Cancelli dal Km 0+450 al Km 7+108 (lunghezza complessiva di 7.108 m); tronco Albacina-Serra San Quirico dal Km 26+380 al Km 38+564 (lunghezza complessiva 12.184 m);
- per questioni di carattere tecnico della geometria stradale e di carattere costruttivo (soprattutto per evitare gallerie parietali) il raddoppio della SS 76 prevede che la carreggiata esistente venga in parte utilizzata lungo la direttrice Roma-Ancona e in parte lungo la direttrice Ancona-Roma secondo il seguente schema: nel tronco Fossato di Vico-Cancelli il tracciato della nuova carreggiata si sviluppa tutto in direzione Ancona-Roma e risulta complanare alla carreggiata esistente (in direzione Roma-Ancona) ad eccezione del tratto 1+684-5+578 dalla quale risulta distante; nel tronco Albacina-Serra San Quirico il tracciato della nuova carreggiata si sviluppa in direzione Ancona-Roma (in complanare alla carreggiata esistente in direzione Roma-Ancona) nei due tratti compresi dal Km 26+380 al Km 29+801 e poi dal Km 31+764 al Km 33+568, mentre si sviluppa in direzione Roma-Ancona negli altri due tratti compresi dal Km 29+801 fino al Km 31+764 (in complanare alla carreggiata esistente) e poi dal Km 33+568 fino al Km 38+564 (a distanza dalla carreggiata esistente);
- la sezione tipo adottata è del tipo III CNR composta da quattro corsie di 3,50 m ciascuna con spartitraffico centrale di 1,101 m, due banchine pavimentate laterali di 1,75 m e due banchine erbose di 0,75 m. Poiché il progetto consiste nel raddoppio della strada statale esistente, è prevista la realizzazione di una sola nuova carreggiata che si sviluppa solo in alcuni tratti in adiacenza alla carreggiata esistente. Nelle gallerie il piano viabile è di 8,00m contenuto tra due marciapiedi laterali di 0,85 m ciascuno;
- il tracciato in progetto si sviluppa per il 9% in viadotto, per il 55% in galleria e per il restante 36% in sede naturale all'aperto. Lungo il tracciato è previsto l'inserimento di 6 viadotti dei quali 1 nel tronco Fossato di Vico-Cancelli (viadotto Cancelli di 56 m) e 5 nel tronco Albacina-Serra San Quirico (viadotto San Lazzaro di 196 m; viadotto Fiume Esino di 156 m; viadotto Gattuccio di 208 m; viadotto Mariani di 20 m; viadotto Gola Rossa di 720 m). Sono previste 7 gallerie di cui 2 gallerie naturali (in direzione Ancona-Roma con andamento ascendente) nel tronco Fossato di Vico-Cancelli (galleria Valico di Fossato di 3.871 m e galleria Cancelli di 620 m) e 5 nel tronco Albacina-Serra San Quirico. In questo ultimo tratto la situazione dei luoghi impone l'alternarsi delle carreggiate (esistente e in progetto) e pertanto alcune risultano in direzione Roma-Ancona (galleria Sassi Rossi di 1.285 m; galleria Gola della Rossa di 3.735 m) e altre in direzione Ancona-Roma (galleria Albacina di 600 m; galleria Valtreara di 850 m; galleria Gattuccio di 362 m);
- lungo il tracciato sono presenti 6 svincoli, gli stessi oggi esistenti che vengono modificati a seguito del raddoppio della carreggiata: Fossato di Vico, Cancelli, Borgo Tufico, Valtreara, Camponocchie, Serra San Quirico;
- nello studio di impatto ambientale è stata considerata una soluzione progettuale alternativa a quella di progetto (soluzione B) identificata come "soluzione A" che riguarda il tratto di strada della zona

della Gola Rossa nel tronco Albacina-Serra San Quirico e risulta complanare alla carreggiata esistente per circa 80% della lunghezza complessiva, secondo il progetto preliminare iniziale poi definitivamente abbandonato in sede di Conferenza di Servizi;

- dal confronto delle caratteristiche tecniche dei tracciati, emerge che il tracciato di progetto (soluzione B) presenta una migliore scorrevolezza grazie a una minore incidenza dei tratti in curva, una minore pendenza cumulata e una maggiore uniformità delle livellette. Anche dal punto di vista ambientale il tracciato di progetto (soluzione B) appare preferibile rispetto alla "soluzione A". La "soluzione A" interessa zone a sensibilità ambientale da media a molto elevata, sia per quanto riguarda le gallerie che per quanto riguarda i tratti all'aperto (in parte ubicati a margine delle aree di esondazione del fiume Esino) che per il franco in altezza dei manufatti di attraversamento dello stesso fiume. La "soluzione A", parallela alla carreggiata esistente, ricade inoltre all'interno dell'area del Parco Regionale della Gola Rossa e di Frasassi per tutta la sua estensione;
- per quanto riguarda il Viadotto Gola della Rossa, in seguito alla richiesta del gruppo istruttore, è stata verificata la possibilità di apportare le seguenti modifiche meno impattanti dal punto di vista ambientale: avvicinamento della nuova carreggiata in viadotto di circa 100 m alle infrastrutture viarie già presenti (attuale carreggiata della statale e linea ferroviaria) e abbassamento del viadotto di circa 15 m. Al fine di evitare interferenze con i sottostanti laghetti di cava con funzione di protezione civile in caso di incendi, risulta comunque necessario e possibile un ulteriore avvicinamento del viadotto alle infrastrutture esistenti;
- nell'ambito dello studio è stata effettuata un'analisi di traffico basata sui dati dei censimenti della circolazione eseguiti dall'ANAS negli anni 1992-93-94-96 e 97 relativamente a due sezioni: in corrispondenza di Macine di Borgo di Loreto (Comune di Castelplanio) tra Serra San Quirico e Ancona, è stato rilevato un traffico giornaliero medio di 7.600 v/g con una percentuale di veicoli pesanti sul totale di circa il 5%; in corrispondenza di Vetralla di Fabriano, tra Fabriano e Fossato di Vico, il traffico giornaliero medio rilevato è stato di 11.200v/g con una percentuale di veicoli pesanti sul totale di circa il 10%. Considerando la naturale evoluzione del traffico, nonché l'aumento dello stesso per effetto delle opere di adeguamento in progetto, il traffico nell'anno 2010 è stato così valutato nelle due sezioni: a Macine di Borgo Loreto di 9.600 v/g di cui il 5% di veicoli pesanti; a Vetralla di Fabriano di 14.600 v/g di cui il 15% di veicoli pesanti;
- per quanto riguarda l'incidentalità, è stato eseguito uno studio basato sui dati del periodo 1987-1997 in possesso delle stazioni locali dei Carabinieri e della Polizia di Stato. Da tali dati risulta che tutta la strada presenta alti livelli di incidentalità con morti e feriti, e che in particolare in alcune zone quali Fossato di Vico, Cancelli e Albacina, a causa della tortuosità del tracciato e della presenza di svincoli a raso, il numero di incidenti con morti e/o feriti è di 2-5 all'anno;
- la realizzazione delle opere in progetto è prevista in tre lotti, ciascuno dei quali a sua volta diviso in stralci funzionali: I lotto Fossato di Vico-Cancelli con 3 stralci; II lotto Albacina-Galleria Sassi Rossi (inclusa) con 2 stralci; III lotto Galleria Sassi Rossi (esclusa)-Serra San Quirico con 2 stralci. Dei 7 stralci in cui è diviso il progetto, due stralci (1 stralcio del I lotto e 1 stralcio del II lotto) hanno una carenza di inerti provenienti dagli scavi, mentre i rimanenti stralci hanno tutti un esubero di disponibilità. A fronte del notevole volume di scavo complessivo (1.574.000 m³), derivante soprattutto dalle gallerie, il materiale riutilizzabile (1.100.000 m³ in totale) è costituito per circa il 70% da terreni calcarei di buona qualità. Di questo materiale 858.000 m³ viene riutilizzato per i lavori in progetto e il rimanente viene conferito presso cave e impianti di lavorazione esistenti e autorizzati. Il materiale da sistemare a discarica, in quanto materiale non idoneo per lavorazioni stradali, è stato stimato in circa 474.000 m³. Il SIA prevede l'utilizzazione



Il Ministro dell' Ambiente

di questo materiale in parte per il riempimento dei laghetti di cava, sotto il viadotto della Gola della Rossa, e in parte per il ripristino ambientale di altri 3 siti di cava dismessi individuati dal SIA, di cui 2 sono ubicati all'interno del Parco della Gola della Rossa. I relativi progetti di sistemazione ambientale, da predisporre in fase esecutiva, saranno sottoposti alle approvazioni degli Enti locali e dell'Ente Parco;

- è prevista comunque la necessità di prelievo di un volume complessivo di circa 200.000 m³ da cave esterne di conglomerati cementizi per le strutture in calcestruzzo e di conglomerati bituminosi per le pavimentazioni. Il prelievo di inerti da questi impianti sarà successivamente compensato con la fornitura dei materiali utili in esubero che assommano a 277.000 m³. I siti di cava individuati dal SIA per il prelievo sono: cava di ghiaia in Comune di Serra San Quirico (prelievo di 327.000 m³); cava in località Rocchetta di Fabriano (prelievo di 181.000 m³);
- per la realizzazione delle opere in progetto sono previste 5 fasi di lavoro che prevedono la costruzione contemporanea di più stralci in modo da consentire l'esecuzione di rilevati e di riempimenti con l'utilizzo dei materiali provenienti dagli scavi. Solo per la 3° e 5° fase di cantierizzazione (Galleria della Gola della Rossa e galleria di Valico di Fossato) sono state previste due aree di stoccaggio temporaneo degli inerti provenienti dagli scavi (ubicate in una ex cava in Comune Serra San Quirico e in un'area di riporto degradata nei pressi dell'abitato di Cancelli) entrambe della capacità di circa 20.000 m³;
- lungo il tracciato in progetto sono previste le seguenti aree di cantiere, articolate nelle varie fasi di progetto: 5 cantieri principali, con una consistente occupazione di superfici (compresa tra 11.000 e 30.000 m²) e 10 cantieri secondari, con superficie ridotta (compresa tra 4.000 e 15.000 m²) distribuiti lungo il tracciato in zone baricentriche rispetto alle diverse opere in progetto (gallerie, viadotti, rilevati). Tutti i siti di cantiere risultano localizzati in aree non sensibili (pertinenza stradale, aree di incolto-riporto, piazzali di cava) ad eccezione di un cantiere principale (16.000 m²) di 1 fase ubicato in un'area golenale non esondabile di seminativo (in località Grotte, Comune di Fabriano);

per quanto riguarda i profili ambientali:

- la geologia della zona è determinata dalla dorsale umbro-marchigiana e in particolare dalle propaggini dell'anticlinale di Monte Cucco, coricata verso Est. Il nucleo dell'anticlinale è rappresentato dalla Maiolica, dalle caratteristiche litologiche strettamente calcaree, che affiora solo a Nord del Monte Civitella. Lungo l'asse stradale il terreno più antico è costituito dalla Scaglia Rossa che è interessata da un sistema di faglie con notevoli variazioni rispetto alle consuete direttrici tettoniche. Lungo il tracciato si riscontrano altri litotipi di natura calcarea, quali le marne e le marne calcaree, nonché una coltre detritica soprastante, in genere di esiguo spessore, e depositi alluvionali di fondo valle e lungo i corsi d'acqua;
- il tracciato stradale resta quasi ortogonale all'asse dell'anticlinale principale e la morfologia dell'area è contraddistinta da una serie continua di colli e vallecole spesso incise da fossi e torrenti, anche in fase erosiva, impostati su evidenti faglie. I corsi d'acqua principali sono quelli di fondo valle: il Fiume Esino verso Ancona e il Fosso Rigo verso Fossato di Vico;
- in genere i terreni attraversati dal tracciato hanno buone caratteristiche di stabilità; l'opera interessa aree soggette ad elevato rischio sismico e lungo il tracciato risultano in atto numerosi elementi franosi delimitati dalle indagini in situ. La sensibilità idrogeologica risulta in generale medio bassa ad eccezione delle zone in corrispondenza della galleria Cancelli e della galleria Gola della Rossa;
- tutta la zona attraversata dal tracciato presenta elevati valori naturalistici, come testimonia la presenza di numerose aree protette nei territori delle Marche e dell'Umbria. Tutto il settore rientra

nel macroclima temperato, piano bioclimatico collinare con carattere submediterraneo. Il territorio in oggetto interessa la fascia altitudinale collinare dell'Appennino interno. Nel primo tratto (Fossato di Vico-Cancelli) il tracciato in progetto attraversa per la maggior parte in galleria un territorio prevalentemente collinare di altitudine intorno a 600-700 m. Nel secondo tratto (Albacina-Serra Quirico) il tracciato attraversa in piccola parte un'area di fondovalle e per il resto un ambiente di gole calcaree a notevole valenza naturalistica (Parco della Gola Rossa) correndo per lo più in galleria anche in questo tratto;

- le principali tipologie vegetali rinvenute, sulla base di un rilevamento delle fitocenosi secondo un criterio fisionomico-strutturale, sono: boschi a dominanza di leccio (che interessano solo marginalmente l'area in esame nelle gole calcaree della Rossa); boschi misti a prevalenza di roverella (abbastanza diffusi lungo i versanti esposti a sud della valle dell'Esino); boschi di carpino nero e orniello (molto diffusi nel territorio in esame lungo le pendici dei versanti più freschi e acclivi); vegetazione riparia a prevalenza di salici e pioppi (insediata prevalentemente lungo le sponde del F. Esino e del T. Giano); rimboschimenti costituiti per lo più da impianti artificiali di conifere varie (pino nero, pino d'Aleppo, abete bianco, abete greco, cipresso sempreverde, cipresso dell'Arizona) che interessano aree estese del territorio; vegetazione delle pareti rupestri costituita da vegetazione erbacea e arbustiva rupicola (localizzata sul Monte Ravellone e nella Gola Rossa); arbusteti a prevalenza di ginestra (frequentissimi nelle aree di ex coltivi e nelle fasce perimetrali dei boschi); pascoli, per lo più in stato di abbandono, su aree di modesta estensione originariamente occupate da boschi; colture, costituite prevalentemente da seminativi (cereali e foraggere) e, in misura minore, da legnose (viti, ulivo, noce) presenti soprattutto nei terreni pianeggianti o in lieve pendio posti nei fondovalle; esemplari arborei isolati (prevalentemente di roverella) e siepi sparse nei campi;
- dal punto di vista floristico, l'area è interessata da specie floristiche rare che si sviluppano in ambienti abbastanza limitati e risultano tutelate dalle normative già esistenti in ambito regionale. Nella documentazione integrativa fornita dal proponente sono state individuate e censite le specie vegetali protette in base alla L.R. 7/85 (Disposizioni per la salvaguardia della flora marchigiana) interessate dal tracciato stradale di nuova costruzione: esemplari arborei (roverella, leccio, olmo, acero campestre, cipresso sempreverde, pioppo bianco, albero di Giuda), lembi di rimboschimento a conifere, bosco rado o boscaglia aperta con specie dell'ostrieto termofilo, boscaglia rada di roverella, arbusteto a ginestra, incolti;
- nonostante la morfologia del suolo piuttosto varia e articolata, sono state distinte le seguenti unità ecosistemiche fondamentali che ospitano varie specie faunistiche, alcune delle quali di rilevante interesse naturalistico: ambiente fluviale (valore ecologico rilevante in considerazione del ruolo di raccordo faunistico lungo la valle); ambiente roccioso delle gole calcaree (valore ecologico molto elevato per la presenza di una ricca fauna rupicola e di specie floristiche di notevole importanza fitogeografica); ambiente boschivo di versante caratterizzato da estesi complessi boschivi di caducifoglie, sclerofille e conifere con radure intercluse (elevato valore ambientale anche in relazione al ruolo di corridoi ecologici per il lupo, il capriolo e il cinghiale); ambiente pascolivo (con valore faunistico è elevato per la presenza di molti rapaci di interesse naturalistico); ambiente di cespuglieti di transizione tra bosco e pascolo; agrosistema di fondovalle caratteristico del paesaggio rurale marchigiano.
- nel territorio in esame di pertinenza dei Comuni di Fossato di Vico, Serra San Quirico, Genga e Fabriano sono presenti diversi centri e nuclei storici di interesse, vari edifici e manufatti isolati di particolare valore architettonico o storico quali edifici religiosi, edifici difensivi, edifici residenziali

mw
C.R. 6



Il Ministro dell' Ambiente

e edifici produttivi. La zona è interessata da aree archeologiche vincolate (nel territorio del Comune di Fabriano, e di Terra San Quirico), da siti con ritrovamenti (Tufico e Località Grotte nel Comune di Fabriano; Camponococchio nel Comune di Genga; Fondovalle di Monte Murano e Ca' Aurico nel Comune di Serra San Quirico), da percorsi storici (reticolo stradale romano e reticolo stradale medievale) e da aree di particolare interesse paesistico (Gola della Rossa, Comuni di Serra San Quirico, Fabriano e Genga);

- l'area in esame, costituita da un lato dal fondo valle dell'Esino (verso Ancona) e dall'altro dal fondo valle del Rigo (verso l'Umbria) con i relativi versanti montani, è tutta caratterizzata da un'alta percettività visiva. Le aree più sensibili, in relazione ai notevoli valori paesistico ambientali, sono quelle del tratto di strada tra Albacina e Serra San Quirico (Monte San Vicino e Gola Rossa) e quelle del tratto di strada tra Cancelli e Fossato di Vico (Monte Cucco e Campodonico-Valleremita). Queste aree, non interessando il fondovalle, non vengono lambite dal tracciato;
- per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, non avendo a disposizione dati specifici sulla qualità dell'aria nella zona di studio, nello studio di impatto ambientale sono state valutate le emissioni totali, suddivise per i principali inquinanti, prodotte dal parco macchine circolanti; per la valutazione del carico inquinante totale è stato utilizzato il modello matematico "Emismob - Emissioni mobili" in uso al Politecnico di Milano. In base alle simulazioni numeriche effettuate, la realizzazione del raddoppio comporta una maggiore emissione di monossido di carbonio (CO) e ossidi di azoto (NOx) mentre restano sostanzialmente invariate polveri e COV. Per quanto riguarda le gallerie, nella situazione post-operam le gallerie esistenti e quelle di nuova realizzazione verranno percorse da un flusso veicolare in una unica direzione e quindi con un carico inquinante concentrato all'uscita della galleria;
- lo studio acustico è stato impostato nello studio di impatto ambientale attraverso una caratterizzazione dello stato acustico ante operam e post operam utilizzando un modello di simulazione tramite il programma Stl-86 Strassen Larm-86 della EMPA, Berna Svizzera del 1987. La simulazione è stata condotta studiando otto sezioni significative del tracciato in esame in prossimità di zone antropizzate con ricettori più esposti all'inquinamento acustico ad una distanza che varia da 50 m a 200 m. La realizzazione del raddoppio della statale comporterà, nelle sezioni studiate, un aumento dei livelli sonori, prodotti dall'aumento del traffico e dall'aumento sostanziale della velocità media dei veicoli, quantificabili in valori inferiori a 4 dB(A) ad eccezione di alcune zone caratterizzate da valori più elevati (fino a 18 dB(A) nell'intorno della nuova sede. Il confronto tra i livelli sonori prodotti dalle simulazioni ed il valore limite massimo riportato in tabella 2 del DPCM 1991 per le aree di tipo prevalentemente residenziale nel periodo diurno 55dB(A) evidenzia che tale limite è rispettato ad una distanza di circa 100 m dall'asse stradale nel tratto Cancelli-Fossato di Vico, e a distanze di circa 50-75 m, nel tratto Albacina-Serra S. Quirico. Nel periodo notturno non è stata prodotta alcuna simulazione, anche se lo studio ritiene che il limite massimo di 45 dB(A) sia sostanzialmente rispettato;

valutato che:

- l'opera in progetto consente la realizzazione del naturale completamento della Superstrada da Ancona sino all'inserimento della SS 3 Flaminia, attraverso Osteria del Gatto, e fino alla SS 219 in località Branca;
- l'opera consiste nel raddoppio della strada statale esistente SS 76 nei due tronchi separati dalla tangenziale di Fabriano (attualmente in costruzione a 4 corsie) mediante la costruzione di una nuova carreggiata che si sviluppa solo in alcuni tratti in adiacenza alla carreggiata esistente, da destinare ad un solo senso di marcia. Tale soluzione progettuale garantisce solo parzialmente

l'adeguamento alle norme tipo III CNR del tracciato, lasciando una carenza funzionale degli standard di sicurezza per quanto riguarda la sede esistente. Risultano pertanto necessari interventi di adeguamento della strada esistente, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili a medio e lungo periodo;

- gli impatti principali dell'opera sono ascrivibili alle interferenze del tracciato con le acque superficiali e sotterranee, l'interferenza dell'articolato ecosistema fluviale del fiume Esino e con la vegetazione boschiva in corrispondenza degli imbocchi e delle uscite delle gallerie, alle emissioni di rumore in corrispondenza di alcuni recettori sensibili, all'ingombro territoriale e paesaggistico nella valle dell'Esino. Per quanto riguarda in particolare l'interferenza delle gallerie con le falde idriche sotterranee, si ritiene necessario uno studio idrogeologico a livello di progetto esecutivo con conseguente piano di monitoraggio;
- in fase di costruzione gli impatti maggiori sono legati all'esecuzione delle opere di fondazione profonda. L'attività di costruzione delle gallerie e degli scavi per la realizzazione delle trincee potrebbero alterare la circolazione sotterranea delle acque provocando un drenaggio della falda o occludendo meccanicamente i passaggi dell'acquifero. Al fine di attenuare gli effetti degli scavi in galleria, dovranno essere realizzati manufatti per il ripristino della continuità idrica eventualmente interrotta (opere di drenaggio, raccolta e canalizzazione delle acque). Durante la realizzazione del viadotto Gola Rossa è possibile la dispersione di acque miste a cemento fango che potrebbero alterare le caratteristiche delle acque superficiali e di falda. Pertanto dovranno essere utilizzati materiali e tecniche che non compromettano la qualità delle acque;
- l'opera interessa aree soggette ad elevato rischio sismico e lungo il tracciato risultano in atto numerosi elementi franosi. Si ritengono pertanto necessari rilievi geologici e l'adozione di misure cautelative durante l'esecuzione dei lavori;
- per quanto riguarda le aree di cantiere, lo studio ha previsto misure di mitigazione e il ripristino delle aree stesse. Considerate le interferenze delle attività di cantiere con i centri abitati e la viabilità, è necessario approntare un piano dei cantieri da sottoporre all'approvazione delle regioni competenti. Per quanto riguarda il reperimento degli inerti e il relativo stoccaggio, appare altrettanto utile una programmazione, in accordo con le Regioni, delle attività di scavo e riporto dei materiali anche in funzione della realizzazione degli interventi di adeguamento della vecchia sede stradale della SS 76 e della realizzazione del raddoppio della linea ferroviaria Orte-Falconara;
- il tracciato in progetto ricade marginalmente nell'area del Parco Regionale della Gola Rossa e di Frasassi e nella zona di protezione speciale ZPS n. 17 denominata Gola della Rossa e di Frasassi, attraversando in galleria il massiccio della Rossa e proseguendo lungo il corridoio già interessato dalla attuale sede stradale della SS 76 e dalla ferrovia Orte-Falconara. Considerato lo sviluppo del tracciato in galleria, non risultano interferenze dirette con le emergenze naturalistiche tutelate (vegetazione e fauna);
- gli impatti sulla vegetazione e sul paesaggio possono essere contenuti mediante l'adozione delle opere di mitigazione descritti nello studio di impatto ambientale ed allegati, nonché mediante misure cautelative durante la fase di realizzazione dell'opera e puntuali modifiche progettuali richieste nel corso dell'istruttoria (avvicinamento del viadotto Gola Rossa alle infrastrutture esistenti e abbassamento della livelletta). In particolare dal punto di vista faunistico si rileva la sottrazione o l'alterazione di habitat faunistici nonché l'effetto barriera prodotto dal tracciato. Tale effetto è in parte contenuto dal prevalente sviluppo del tracciato in galleria e dalla presenza di tratti in viadotto. L'inserimento di sottopassi faunistici contribuirà a contenere gli impatti derivanti dalla frammentazione di habitat e popolazioni animali;



Il Ministro dell'Ambiente

- per quanto riguarda l'inquinamento acustico, le analisi e le simulazioni documentate nel SIA relative al tracciato attuale e al tracciato di progetto offrono elementi di conoscenza e valutazione degli impatti di carattere prevalentemente qualitativo e sintetico, non essendovi riferimenti diretti all'entità degli impatti attuali e futuri riferiti ai limiti normativi vigenti ed al numero di recettori potenzialmente esposti. Si rendono quindi necessari approfondimenti finalizzati al rilevamento degli impatti puntuali e al conseguente dimensionamento delle opere di mitigazione;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

VISTA la nota n. 3176 della Regione Marche del 15 dicembre 2000, pervenuta il 27 dicembre 2000, con cui si esprime un parere favorevole con prescrizioni, osservazioni e precisazioni concernenti temi ed azioni progettuali irrisolti che devono trovare puntuale definizione nel progetto esecutivo dell'opera;

- *gallerie: sistemi attivi e passivi di sicurezza;*
- *acque sede stradale: smaltimento e depurazione;*
- *programmazione Lavori: Piano dei cantieri e sistema logistico – interferenze con la viabilità ed altri sistemi a rete, puntuali e lineari- accesso ai cantieri- aree da occupare- aree da espropriare;*
- *cave di prestito e siti di stoccaggio: coordinamento con progetto delle F.S. e con l'adeguamento della attuale SS 76;*
- *progetto opere di ripristino ambientale- zone cantieri e zone adiacenti strada e svincoli;*
- *elaborati puntuali: impatti primari e secondari-opere provvisorie e opere permanenti;*
- *studio geologico a livello di progetto esecutivo;*
- *nodi di traffico:*

adeguamento svincolo di Genga: valutare e precisare la fattibilità o meno del percorso tra lo svincolo di Valtreara e Camponocechio dentro la ex cava come richiesto dal Sindaco di Genga;

Serra San Quirico: collegamento svincolo con stazione F.S.-ponte su Esino;

Serra San Quirico: viadotto e imbocco galleria portato il più possibile verso la vecchia linea F.S.;

Serra San Quirico: zona cava centinari-mantenimento laghetti-progetto complessivo di sistemazione della zona;

Fabriano: conferma dello svincolo di Cancelli.

- *presa d'atto della volontà dell'ANAS di adeguare la strada, delle difficoltà finanziarie e delle difficoltà di reperire i materiali per la formazione dei rilevati stradali;*
- *progettare l'adeguamento del tratto tra Serra San Quirico ed Albacina e tra Cancelli e Osteria del Gatto (PG)- eliminazione accessi secondari in sede stradale;*
- *riordinare gli svincoli esistenti in funzione della unidirezionalità di percorrenza della vecchia strada (vedi Camponocechio a Genga);*
- *progettare il bypass dell'abitato a Camponocechio di Genga;*
- *di precisare che i problemi irrisolti di cui sopra debbano trovare una puntuale definizione nel progetto esecutivo dell'opera*

CONSIDERATA la nota n. 15053 della Regione Umbria del 10 gennaio 2000, pervenuta il 20 gennaio 2000, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *per ciò che riguarda il rischio sismico, considerato che tutto il Comune di Fossato di Vico risulta classificato ai sensi della L64/74 con grado di sismicità $S=9$, tutte le opere dovranno uniformarsi alle specifiche normative di settore vigenti ed agli studi ed indagini urgenti di microzonazione sismica speditiva approvati con DGR n. 4363 del 31/7/1998 e DGR n. 561 del 21/4/1999;*
- *vengano messi in atto tutti gli interventi di ripristino e mitigazione previsti nello studio di Impatto Ambientale e, in fase di esecuzione dell'opera, venga posta la massima attenzione al fine di non compromettere le condizioni locali del reticolo idrografico ed evitare sottrazioni delle coperture vegetali;*
- *dovrà essere garantito il rispetto della normativa tecnica vigente ed in particolare di quella relativa ai sistemi di impianti di sicurezza in galleria;*
- *considerata la notevole importanza naturalistica dell'area interessata sarà necessario prevedere nella fase di cantiere un'attenta mitigazione degli impatti come descritto nello studio presentato al fine di arrecare il minor disturbo possibile alla fauna presente nell'area; al riguardo sarà necessario prevedere ai lati della strada la messa a dimora di essenze arbustive autoctone, nonché opere di mitigazione dell'effetto barriera della strada favorevoli la biopermeabilità faunistica quali "inviti" e biocanali. In particolare dovrà essere considerata la realizzazione di passaggi per la fauna terrestre nonché idonei accorgimenti atti a raccogliere e smaltire le acque di dilavamento del manto stradale al fine di evitare danno alla microfauna locale e l'inquinamento delle aree circostanti. Per quanto riguarda i passaggi per la fauna, si ritiene che potrebbero essere adibiti all'uopo gli scatolari previsti per l'attraversamento dei fossi, con l'eventuale accortezza di allargarne leggermente la sezione per realizzare un passaggio rialzato rispetto al normale livello delle acque. L'efficacia dei sottopassi andrà ulteriormente aumentata con l'impianto di vegetazione autoctona ai due lati dello scatolare al fine di creare un "invito" nei confronti della fauna terrestre;*
- *relativamente al muro di sostegno previsto nei pressi della nuova galleria, lato direzione Ancona-Roma, non sembrano indicate le soluzioni adottate per un migliore inserimento ambientale dello stesso, pertanto, considerata la vicinanza del bosco, si ritiene opportuno utilizzare per quanto possibile tecniche di ingegneria naturalistica o comunque soluzioni che consentono la possibilità di collocare a dimora specie arbustive della serie del Carpino nero;*
- *riguardo il rinverdimento dei rilevati, nei casi in cui è prevista la sola messa a dimora di specie arboree ed arbustive, sarà necessario integrare l'intervento con l'inerbimento delle scarpate; inoltre, pur essendo chiaro l'obiettivo di ricostruire formazioni arboree rade per gruppi, non sono indicati parametri essenziali per valutare come in realtà potrà avvenire la realizzazione, quali il numero di individui per gruppo, la distanza fra i gruppi, il tipo di materiale vivaistico da utilizzare (età, altezza, modalità di allevamento); a tal fine si propongono le seguenti indicazioni: collocare a dimora almeno sette individui per gruppo, posizionare i gruppi a distanze comprese fra 5 e 10 m, utilizzare postime con pane di terra; per quanto concerne le dimensioni delle piante, queste dipenderanno dalle cure colturali che potranno essere garantite nei primi 5-10 anni, tenendo presente che più grandi risulteranno le dimensioni, maggiori dovranno essere le cure da effettuare;*



Il Ministro dell'Ambiente

- *le acque di prima pioggia provenienti dalla sede stradale, nonché degli eventuali sversamenti accidentali che potranno verificarsi sul tratto in questione, dovranno essere opportunamente trattate prima del loro scarico;*
- *relativamente alle caratteristiche delle opere di attraversamento del fosso Rigo e dei suoi affluenti nonché ai calcoli idraulici alla base del dimensionamento delle stesse, non essendo specificate nel progetto definitivo presentato, dovranno essere oggetto di successiva specifica richiesta di autorizzazione ai fini idraulici ai sensi dell'art.57 del R.D. 25/7/1904 n.523. A tal fine dovranno essere inoltrate, singolarmente per ciascun attraversamento, apposite domande che dovranno essere corredate di elaborati grafici a livello esecutivo e relazioni idrauliche;*
- *trattandosi di strada di grande comunicazione, dette opere dovranno essere dimensionate per consentire il transito di portare al picco di piena conseguenti ad eventi meteorici caratterizzati da tempi di ritorno di 200 anni con adeguato franco di sicurezza e le verifiche delle sezioni idrauliche dovranno essere effettuate in regime di "moto permanente". Gli attraversamenti esistenti nei tratti che si appoggiano alla attuale viabilità, qualora risultino insufficienti secondo i criteri di dimensionamento sopra riportati, dovranno essere adeguati secondo i medesimi criteri. Dovrà parimenti essere autorizzata qualunque deviazione del fosso Rigo e dei suoi affluenti prevedendo un adeguato rivestimento di protezione delle scarpate del rilevato stradale nei tratti in affiancamento a detto corso d'acqua;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/2793 del 29 gennaio 2001, pervenuto in data 31 gennaio 2001, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

con apposita istanza del 3.8.99. prot. l'Ente Nazionale per le Strade ha chiesto la valutazione di pronuncia di compatibilità ambientale ex art.6, legge 8.7.1986 n.349, relativamente alle opere indicate in oggetto.

Nel merito la Soprintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici delle Marche, in considerazione dell'eccezionale interesse paesistico della zona oggetto d'intervento, con nota n.17151 del 19.11.99 ha espresso una serie di osservazioni tradotte da questo Ufficio Centrale in una richiesta di approfondimenti e integrazioni inoltrata al Ministero dell'Ambiente con nota n. ST/407/28845 del 29/11/99.

Con nota n.13592 del 27.10.99 la Soprintendenza per i Beni Archeologici per le Marche ha comunicato che il tracciato previsto per l'adeguamento della SS 76 interessa una zona ad altissimo rischio archeologico, passando in prossimità dell'area della città romana di Tuficum, vincolata ai sensi del D.L.vo 29/10/99 n.490. Detta Soprintendenza ha ritenuto quindi opportuno prescrivere che nel tratto costituito dal II lotto di lavori, evidenziato nella planimetria allegata, venga garantita, da parte dell'ente richiedente, l'assistenza archeologica ai lavori medesimi di personale specializzato. Per i restanti lavori che comportano scavi o sterri sarà sufficiente la comunicazione, con congruo preavviso, dell'inizio dei lavori per consentire alla Soprintendenza la predisposizione dell'opportuna assistenza.

Con nota n.2765 del 6/7/00 l'Ente Nazionale per le Strade ha trasmesso gli approfondimenti progettuali richiesti i quali, a parere della Soprintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici delle Marche espresso con nota n.20517 del 18/12/00, recepiscono integralmente le osservazioni formulate ed a parere della Soprintendenza per i Beni Archeologici per le Marche, comunicato con nota n.15809 del 1.12.00, non mutano quanto già espresso.

La Soprintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici dell'Umbria, espressasi unicamente con nota n.28995 del 29.11.00 in merito al progetto di adeguamento della statale in oggetto ed alle sue integrazioni, ha ritenuto efficaci le misure per la mitigazione dell'impatto ambientale provocato dall'intervento ed ha nel contempo evidenziato la necessità sia di una progettazione esecutiva relativa agli interventi di sistemazione di una cava dismessa ubicata nel comune di Gualdo Tadino da utilizzare per lo scarico di materiali provenienti dai lavori del tratto Fossato di Vico – Cancelli.

La Soprintendenza Archeologica dell'Umbria, con nota n.14291 del 2.12.00, ha espresso parere favorevole al progetto riservandosi di comunicare le opportune modalità d'intervento per quanto riguarda il lavoro di sbancamento relativo al I stralcio del I lotto, il cui inizio dovrà essere comunicato con almeno 15 giorni di anticipo onde poter predisporre la opportuna sorveglianza lungo il tratto riferito al ponte romano di S. Giovanni ed al tracciato della Flaminia antica.

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto ed in conformità con quanto espresso dalle Soprintendenze competenti, ritiene di poter esprimere, parere favorevole alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale sull'adeguamento della SS 76 "Della Val d'Esino" a condizione che vengano recepite tutte le prescrizioni indicate dalle Soprintendenze suddette e che:

- in riferimento alle preesistenze archeologiche segnalate dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche in corrispondenza del II lotto dei lavori e dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Umbria in corrispondenza al I stralcio del I lotto, sia prevista l'esecuzione di quelle procedure di accertamento archeologico preventivo e in corso d'opera (ricerche bibliografico-archivistiche, ricerche di superficie, sondaggi, scavi, controlli di cantiere diretti scientificamente dalla stessa Soprintendenza), utili al preventivo riconoscimento di eventuali preesistenze antiche e alla tempestiva esecuzione delle conseguenti indagini. Tali attività dovranno riguardare sia il tracciato stradale che le opere collaterali o comunque commesse alla realizzazione del progetto;*
- progettazione esecutiva degli interventi di sistemazione della cava ubicata nel comune di Gualdo Tadino e utilizzata nel corso dei lavori sia sottoposta al parere della Soprintendenza per i Beni Ambientali ed Architettonici dell'Umbria;*
- in riferimento al tratto Gola della Rossa –Serra San Quirico ed alla possibilità (emersa nel corso della riunione della Commissione V.I.A. del 24.10.00) di un arretramento della linea ferroviaria in tale tratto, sia conseguentemente ed ulteriormente arretrato anche il tracciato viario in viadotto in modo tale da evitare l'attraversamento dei laghetti di cava sottostanti;*

preso atto che non 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;

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 all' adeguamento al tipo III delle norme CNR della SS 76 "della Val d'Esino" per i tronchi: Fossato di Vico-Cancelli e Albacina-



Il Ministro dell' Ambiente

Serra San Quirico da realizzarsi nei Comuni di Fossato di Vico (PG), Fabriano, Genga e Serra S. Quirico (AN), presentato dall'ANAS Compartimento della viabilità per le Marche **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

a) modifiche progettuali:

- Serra San Quirico: il viadotto e l'imbocco della galleria dovranno essere avvicinati il più possibile alle infrastrutture viarie già presenti (attuale carreggiata della strada statale e della vecchia linea F.S.) al fine di ridurre la zona interclusa; il viadotto dovrà inoltre essere abbassato, per quanto possibile, al fine di ridurre l'impatto paesaggistico e dovranno essere ampliate le luci tra i piloni, per quanto possibile, al fine di ridurre il rischio di ostruzione alle acque di esondazione; nella zona Cava Centinari dovranno essere mantenuti i laghetti con funzione di protezione civile in caso di incendi e dovrà essere elaborato un progetto complessivo di sistemazione della zona. A questo proposito si raccomanda alla Regione Marche di predisporre l'allontanamento delle attività produttive ivi esistenti. Dovrà essere inoltre assicurato il collegamento dello svincolo con le opere previste dalle F.S. mediante un ponte sull'Esino;
- Genga: l'attuale svincolo di Camponococchio dovrà essere modificato in funzione della nuova direttrice di percorrenza che diventa unidirezionale (da Ancona verso Roma) e dovrà essere verificata la fattibilità di realizzare un percorso tra lo svincolo di Valtreara e Camponococchio dentro la ex cava come richiesto dal Comune di Genga;

b) adeguamento della vecchia sede SS 76 alle norme CNR tipo III:

- al fine di uniformare le due carreggiate della SS 76 dal punto di vista della funzionalità e della sicurezza, dovrà essere progettato e realizzato con urgenza l'adeguamento alle norme CNR tipo III della vecchia sede della SS 76 in tutto il tracciato dei tratti compresi tra Serra San Quirico ed Albacina e tra Fossato di Vico e Cancelli;
- in attesa del completo adeguamento, è necessario ai fini della sicurezza realizzare, in concomitanza con i lavori della nuova carreggiata in progetto, almeno i seguenti interventi: eliminazione degli accessi secondari in sede stradale, riordino degli svincoli esistenti in funzione della unidirezionalità di percorrenza della vecchia sede, adeguamento della sede stradale con il minore impatto sui versanti di monte, messa in sicurezza delle gallerie (compreso l'adeguamento alle norme CNR delle gallerie Albacina, Valtreara e Gattuccio, dove la situazione dei luoghi impone l'alternarsi delle carreggiate);

c) studio geologico a livello di progetto esecutivo e mitigazioni:

- tenuto conto delle possibili interferenze dei tratti in galleria con l'idrogeologia del complesso carbonatico di Gorgovivo e della Scaglia Rossa, dovrà essere effettuato uno accurato studio idrogeologico dell'area delle gallerie, considerando anche gli eventuali recapiti delle falde nelle aste fluviali, al fine di stabilire tutte le misure precauzionali di interferenza con la falda, o con le falde laddove multiacquifero; dovrà essere inoltre elaborato il conseguente programma di monitoraggio, sia delle portate che della qualità delle acque, che dovrà essere protratto per almeno due anni dopo l'entrata in esercizio. Relativamente alle aree con i maggiori corpi di frana interessati dal tracciato, dovranno essere realizzate apposite indagini per disegnarne la geometria ed individuarne la profondità dei distacchi. Dovrà essere valutata l'interferenza dell'opera con il movimento franoso, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio, anche a seguito delle eventuali modifiche degli schemi idrici superficiali e sotterranei. Lo studio geologico deve essere presentato, prima dell'inizio dei lavori, al Servizio VIA del Ministero dell'Ambiente per verifica ottemperanza;

- le perforazioni di rocce molto permeabili e in cui è accertata la presenza di falde idriche sotterranee di maggiore interesse dovranno avvenire con impianti a secco o con uso di fanghi e additivi inerti. Lo scavo delle gallerie dovrà essere effettuato utilizzando tecniche che prevedano l'impermeabilizzazione del foro contestualmente allo scavo. I getti in calcestruzzo, in prossimità o sotto la superficie di falde idriche di maggiore interesse, dovranno avvenire a seguito di preventivo intubamento ed isolamento del cavo al fine di evitare la dispersione in acqua del cemento e degli eventuali additivi;
- tutti gli attraversamenti dei fossi e dei corsi d'acqua dovranno essere dimensionati per consentire il transito di portate con picco di piena conseguenti ad eventi meteorici caratterizzati da tempi di ritorno di 200 anni con adeguato franco di sicurezza;

d) vasche di sicurezza:

- le vasche di sicurezza devono essere realizzate in corrispondenza di recettori sensibili (attraversamenti del fiume Esino e laghetti nella zona cava Centinari). Esse devono essere collegate con il sistema di raccolta e drenaggio delle acque di piattaforma stradale e avere funzioni di sedimentazione, disoleazione e stoccaggio provvisorio di sversamenti accidentali di liquidi inquinanti sulla piattaforma;

e) piano dei cantieri e bilancio di materiali:

- dovrà essere approntato, e concordato con la Regione Marche e la Regione Umbria, un piano dei cantieri che preveda la localizzazione dei siti in aree non sensibili (escludendo le aree golenali) e tutte le azioni necessarie a contenere le interferenze delle attività di cantiere con i centri abitati e la viabilità, nonché le attività di ripristino;
- per quanto riguarda il reperimento degli inerti, deve essere attuata una apposita programmazione delle attività di scavo e riporto con individuazione delle cave di prestito, dei siti di discarica e dei siti di stoccaggio, in coordinamento con il progetto FS della nuova linea ferroviaria, anche ai fini della realizzazione degli interventi di adeguamento della vecchia sede stradale della SS 76. Tale programmazione dovrà essere concordata con le competenti Regioni. Per quanto riguarda in particolare la sistemazione a discarica del materiale di risulta, non idoneo per lavorazioni stradali, nei due siti di cava dismessi individuati dal SIA all'interno del Parco della Gola della Rossa, i relativi progetti di sistemazione ambientale, da predisporre in fase esecutiva, dovranno essere sottoposti alle approvazioni degli Enti locali e dell'Ente Parco;

f) interventi di mitigazione, ingegneria naturalistica e opere a verde:

- dovranno essere realizzati tutti gli interventi di ripristino e mitigazione previsti nello Studio di Impatto Ambientale e nella successiva documentazione integrativa (incluso il Capitolato delle opere in verde che dovrà prevedere, tra l'altro, i capitoli relativi alla qualità e provenienza dei materiali, le modalità di esecuzione dei lavori, la manutenzione delle opere a verde, le fonti di approvvigionamento d'acqua) nonché la quantificazione dei costi;
- per quanto riguarda le opere di mitigazione e di ingegneria naturalistica, si deve fare riferimento al documento del Ministero dell'Ambiente "Linee Guida per Capitolati Speciali per Interventi di Ingegneria Naturalistica e Lavori di Opere a Verde" del settembre 1997. In particolare, in tutti gli interventi di sostegno in terra rinforzata o in muro cellulare, vanno obbligatoriamente inserite, durante la costruzione, specie arbustive autoctone in radice o per talea;
- considerata la notevole importanza naturalistica dell'area interessata, in fase di esecuzione dell'opera dovrà essere posta la massima attenzione al fine di non compromettere le condizioni locali del reticolo idrografico ed evitare sottrazioni delle coperture vegetali; sarà inoltre



Il Ministro dell'Ambiente

necessario prevedere un'attenta mitigazione degli impatti al fine di arrecare il minor disturbo possibile alle componenti biotiche presenti nell'area. Al riguardo dovrà essere previsto il potenziamento e la ricostruzione di fasce di vegetazione ripariale interessata dalle opere, il ripristino mediante messa a dimora di essenze arbustive autoctone delle aree intercluse, delle aree di cantiere, delle aree di svincolo e delle zone adiacenti i lati della strada;

- devono inoltre essere realizzate opere di mitigazione dell'effetto barriera della strada favorevoli la permeabilità faunistica quali inviti, sottopassi, scatolari. Per quanto riguarda i passaggi per la fauna, si ritiene che potrebbero essere adibiti all'uopo gli scatolari previsti per l'attraversamento dei fossi, con l'accortezza di allargarne leggermente la sezione per realizzare un passaggio rialzato sempre emerso rispetto al normale livello delle acque per garantire il transito della microfauna. L'efficacia dei sottopassi andrà ulteriormente aumentata con l'impianto di vegetazione autoctona ai due lati dello scatolare al fine di creare un "invito" nei confronti della fauna terrestre;
- l'applicazione delle tecniche di stabilizzazione e consolidamento di ingegneria naturalistica dovrà essere estesa, per quanto possibile, anche ai versanti interessati da fenomeni franosi inclusi quelli non strettamente di pertinenza stradale in un congruo intorno. Inoltre tali tecniche vanno applicate negli interventi di consolidamento spondale dei corsi d'acqua attraversati;

g) inquinamento acustico:

- dovrà essere elaborato un apposito documento progettuale sull'inquinamento acustico, quale stralcio anticipativo del piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore di cui al Decreto Ministero dell'Ambiente 20/11/2000. Prima dell'approvazione del progetto esecutivo, il documento progettuale dovrà essere sottoposto ad una specifica verifica da parte delle Regioni interessate relativa al livello di mitigazione e tutela dell'impatto acustico garantito dagli interventi di progetto;
- in particolare, l'elaborato progettuale dovrà documentare gli impatti puntuali attuali e futuri in termini di:
 - valore assoluto dei livelli sonori attesi nella fascia di interferenza potenziale dell'infrastruttura;
 - variazioni attese dei livelli sonori nel confronto fra situazione attuale e situazione futura;
 - caratterizzazione delle aree esposte ad impatto acustico in ordine alle attività presenti, con particolare riguardo al numero di recettori sensibili (edifici residenziali, servizi sanitari e scolastici, ecc.);
- tali elaborazioni andranno effettuate secondo l'ordine di priorità esposto nello Studio di Impatto Ambientale, essendo comunque necessarie per quanto riguarda:
 - le aree caratterizzate da sensibilità da media a molto elevata perimetrare nelle tavole da 1 a 6 della sezione D6 dello studio di impatto ambientale;
 - le aree caratterizzate da livello di impatto superiore allo "zero" di cui alle tavole da 1a a 6a della sezione D6 dello studio di impatto ambientale;
- gli interventi di mitigazione, che dovranno essere progettati e quantificati in termini finanziari in sede di progetto esecutivo, dovranno garantire livelli sonori compatibili con gli usi attuali e previsti del suolo in corrispondenza di tutti i recettori individuati;

h) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Marche, dalla Regione Umbria e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

i) le Regioni dovranno altresì effettuare la necessaria verifica di ottemperanza di tutte le prescrizioni del presente decreto;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento della viabilità per le Marche, all'ANAS direzione centrale, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER ed alle Regioni Marche e Umbria, le quali provvederanno 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 - 8 MAG. 2001

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
La presente copia fotostatica a colori di
n° 8 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 9.05.2001

MAN
BARRA