

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali (VA)
Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS
va@pec.mite.gov.it

Commissione Tecnica PNRR-PNIEC
COMPNIEC@PEC.mite.gov.it

Ministero della Cultura
Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e
Paesaggio - Servizio V
dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

Ministero della Cultura
Soprintendenza Speciale per il PNRR
ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

Oggetto: [ID 9698] (V00961) Procedura di V.I.A./PNRR, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, integrata con la valutazione di incidenza, di cui all'art. 5, del D.P.R. n. 357/1997 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. n. 120/2017, art. 9. - S.S. 78 Sarnano-Amandola. Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della sezione stradale in t.s. e potenziamento delle intersezioni - 1° Stralcio. **Trasmissione osservazioni conclusive.**

Con nota acquisita al protocollo n. 504938 del 02/05/2023 il MASE ha comunicato la pubblicazione della documentazione, la procedibilità dell'istanza per l'intervento in oggetto.

Con nota ns. prot. n. 520640 del 05/05/2023 questo Settore ha effettuato la Comunicazione di avvio del procedimento regionale ed ha richiesto i contributi istruttori.

A seguito dell'istruttoria condotta e dei contributi pervenuti, con nota ns. prot. 656088 del 01/06/2023 sono state trasmesse al Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica (MASE) le osservazioni.

Il MASE con nota ns. prot. n. 905024 del 17/07/2023 ha trasmesso la richiesta di integrazioni al proponente. Anas SpA, con nota ns. prot. n. 983328 del 04/08/2023, ha trasmesso la documentazione integrativa, che è stata pubblicata il giorno 10 agosto sul sito del MASE.

Con nota ns. prot. n. 1013377 del 17/08/2023 questa Struttura ha richiesto i contributi istruttori sulla documentazione integrativa pubblicata. A seguito di ciò, sono pervenute le seguenti note:

- **ARPAM Servizi territoriali province di Macerata e Fermo** (ns. prot. n 1015406 del 18/08/2023 e n. 1024433 del 24/08/2023) (allegato 1);
- **Settore Infrastrutture e viabilità** (ID30580520 del 23/08/2023) (allegato 2);
- **Parco Nazionale dei Monti Sibillini** (ns. prot. n. 1024430 del 24/08/2023) (allegato 3).

Nella documentazione integrativa prodotta, le osservazioni inoltrate dalla Regione Marche trovano riscontro nel **punto 17 (Ulteriore documentazione)** della richiesta di integrazioni del MASE (*"Presentare le controdeduzioni alle Osservazioni, anche tardive, pervenute o che potrebbero pervenire nelle successive fasi di consultazione"*).

Dall'esame della documentazione e dai contributi pervenuti, non sono emerse criticità significative tali da compromettere lo stato dell'ambiente.

Nel merito delle richieste, ad alcune di queste il proponente non ha risposto o ha risposto parzialmente, per cui è stato necessario rimandare il perfezionamento alle successive fasi di

progettazione, riportandole come condizioni ambientali, in modo che possa essere dato riscontro sulla effettiva adeguatezza.

Di seguito si riporta quanto emerso.

ARPAM – Servizi territoriali province di Macerata e Fermo (n. prot. n. 1024433 del 24/08/2023) ACQUE

Condizioni ambientali

Nella fase di progettazione esecutiva e comunque preliminarmente all'avvio della fase di cantiere il proponente dovrà:

- specificare quali siano i recettori finali a valle delle vasche di trattamento piazzale e di quelle di trattamento delle aree di cantiere, o di qualsiasi altro scarico prodotto;
- fornire una planimetria delle acque, completa di legenda, che illustri e distingua chiaramente il percorso delle linee acque meteoriche non sottoposte al trattamento e delle acque reflue meteoriche di dilavamento (da trattare), dalla loro origine fino al trattamento e recapito finale. Tale elaborato dovrà rappresentare anche il posizionamento dei manufatti costituenti l'impianto di trattamento, il pozzetto fiscale per il controllo delle acque reflue depurate ed il percorso delle acque di seconda pioggia, per le quali si chiede fin d'ora la possibilità di inviarle direttamente al suddetto pozzetto fiscale.

Raccomandazioni

Per evitare rischi di sversamento accidentale di oli e combustibili dai mezzi d'opera, dovranno essere applicate le migliori pratiche di gestione dei cantieri; i contenitori delle citate sostanze dovranno essere dotati di adeguati bacini di contenimento. Eventuali potenziali contaminazioni dovranno essere gestite nel rispetto del Titolo V parte quarta del D.Lgs. 152/06.

Ente Coinvolto: ARPAM Servizi territoriali province di Macerata e Fermo

ARIA

Per la fase di cantiere, la cui durata non è stata specificata, sono stati individuati n. 6 recettori costituiti da edifici di civile abitazione e n. 3 recettori per la valutazione dell'impatto sulla vegetazione; i risultati della simulazione forniscono incrementi di concentrazione in generale contenuti ma, nel caso del recettore R2, significativi in termini di percentuale (+4,32 µg/m³ rispetto a un fondo di 14,09 µg/m³, con incremento quindi superiore al 30%).

Tenuto conto che non è stato fornito il confronto tra lo scenario attuale e quello di progetto così come richiesto nel precedente parere (*"I risultati delle simulazioni sono stati indicati in maniera poco chiara, ad esempio per quanto riguarda le tabelle 7-19, 7-20, 7-21, 7-22 al paragrafo 7.2.4.2. del citato documento di Valutazione dell'Impatto Atmosferico, non è chiaro se siano riferite allo scenario attuale o allo scenario di progetto. Per quanto riguarda il benzene, è stato rappresentato solamente lo stato di fatto. I valori stimati nei due scenari dovrebbero essere comunque presentati in maniera da essere direttamente confrontabili"*) si ribadisce:

Condizioni ambientali

- nella fase di cantiere dovrà essere effettuato il monitoraggio delle polveri (PM10 e PM2,5), secondo le modalità e le frequenze stabilite dal D.Lgs. 155/2010 e ss.mm.ii., in due punti distinti: uno in corrispondenza dell'area di stoccaggio e l'altro in corrispondenza della prima rotatoria che verrà realizzata. Qualora nel corso del monitoraggio dovessero emergere superamenti delle soglie di legge il proponente dovrà mettere in atto soluzioni adeguate al rispetto dei limiti (barriera frangivento e/o idonee ulteriori misure di mitigazione). Nel caso in cui dovessero emergere dei superamenti in fase di realizzazione della rotatoria, dovranno essere attuate ulteriori campagne di monitoraggio in corrispondenza delle aree di realizzazione delle successive rotatorie;
- dovranno essere innalzate barriere protettive, di altezza idonea, intorno ai cumuli e/o alle aree di cantiere, se ubicate in prossimità del citato recettore R2.

Ente Coinvolto: ARPAM Servizi territoriali province di Macerata e Fermo

Raccomandazioni

- effettuare una costante e periodica bagnatura o pulizia delle strade utilizzate, pavimentate e non;
- dove previsto dal progetto, procedere al rinverdimento delle aree (ad esempio i rilevati) in cui siano già terminate le lavorazioni senza aspettare la fine lavori dell'intero progetto;
- evitare le movimentazioni di materiali polverulenti durante le giornate con vento intenso;
- al fine del contenimento delle emissioni dei gas di scarico utilizzare veicoli a servizio del cantiere omologati con emissioni rispettose delle più recenti normative europee.

RUMORE

Condizione ambientale

Piano di Monitoraggio Ambientale:

- in fase di cantiere le 8 verifiche della rumorosità dovranno essere effettuate, nell'arco del trimestre, durante le fasi di lavoro maggiormente impattanti per verificare il rispetto dei limiti nella situazione peggiore;
- in fase post-operam la verifica della rumorosità, trattandosi di misura di rumore stradale, dovrà avere la durata non inferiore ad una settimana come previsto dal DM 16/03/1998.

Ente Coinvolto: ARPAM Servizi territoriali province di Macerata e Fermo

RIFIUTI

Condizioni ambientali

- Tenuto conto che il proponente non ha esplicitato natura e caratteristiche di pericolosità degli eventuali fluidi utilizzati in fase di cantiere in relazione agli impatti che potrebbero avere sul suolo/sottosuolo, sulle acque superficiali e sotterranee in fase di progettazione esecutiva e comunque preliminarmente all'avvio della fase di cantiere dovranno essere comunicate tutte le sostanze di cui è previsto l'utilizzo nel presente progetto e le relative caratteristiche chimico fisiche ed effetti sull'ambiente in riferimento alla loro pericolosità.
- tra i possibili interventi finalizzati alla realizzazione di impermeabilizzazioni di tipo temporaneo sarà da privilegiare "l'apposizione di guaina impermeabile e di materiale terroso compattato"; il materiale terroso compattato dovrà, previa caratterizzazione e classificazione essere recuperato/smaltito come rifiuto
- le piazzole destinate al deposito dei rifiuti o di materiali di cui non sono note le caratteristiche chimico-fisiche dovranno essere impermeabilizzate con telo in HDPE di adeguato spessore al fine di evitare contaminazioni del suolo/sottosuolo e acque sotterranee.

Ente Coinvolto: ARPAM Servizi territoriali province di Macerata e Fermo

Raccomandazioni

- le modalità di caratterizzazione chimico-fisica del suolo/sottosuolo dovranno essere conformi a quanto previsto dal D.Lgs. 152/06, parte quarta, titolo V in relazione alla specifica destinazione d'uso delle aree;
- i rifiuti dovranno comunque essere gestiti ai sensi della parte quarta del D.lgs. 152/2006 avviandoli prioritariamente a recupero piuttosto che a smaltimento sulla base dei criteri di priorità disposti dall'art. 179 del D.Lgs. 152/06;
- i rifiuti dovranno essere depositati in contenitori provvisti di copertura e adeguati in relazione alle caratteristiche chimico-fisiche dei rifiuti in essi contenuti e posti in aree opportunamente delimitate e segnalate nella planimetria di cantiere al fine di minimizzare il rischio di dispersione di inquinanti; i contenitori di rifiuti e le aree di deposito dovranno essere provvisti di adeguata cartellonistica ed etichettati come da normativa in caso di rifiuti contenenti sostanze pericolose;
- eventuali rifiuti provenienti direttamente dall'esecuzione di interventi di demolizione di "manufatti preesistenti" sono esclusi dal campo di applicazione del D.P.R. n.120/2017 ed agli stessi si applica la parte quarta del D.Lgs. 152/06;

- dovranno essere adottate misure idonee per prevenire il rischio di sversamento accidentale di olii e di combustibili dai mezzi d'opera ed eventuali potenziali contaminazioni dovranno essere gestite nel rispetto del Titolo V parte quarta del D. Lgs. 152/2006.

ARPAM - Servizi territoriali province di Macerata e Fermo (ns. prot. n 1015406 del 18/08/2023);

TERRE E ROCCE DA SCAVO

Condizione ambientale

- Prima dell'avvio delle attività di gestione delle terre e rocce da scavo, il produttore delle stesse provvederà a comunicare ad ARPAM il quantitativo dei volumi destinati a ciascun sito individuato come destinazione finale

Ente Coinvolto: ARPAM Servizi territoriali province di Macerata e Fermo

IDROGEOLOGIA

Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali

Condizione ambientale

- Nella progettazione e negli elaborati integrativi si riscontra l'assenza della verifica dell'invarianza idraulica. In relazione al diverso uso del suolo che verrà posto in essere con l'adeguamento ed ampliamento stradale, andranno effettuate la programmazione e il dimensionamento di opportune opere per il drenaggio delle acque superficiali, quale misura compensativa rivolta ad "assorbire-mitigare" l'incremento dei deflussi superficiali derivanti dalla maggiore impermeabilizzazione delle superfici. Nel territorio della Regione Marche, per quanto riguarda questo argomento, occorre riferirsi alla L.R. n. 22 del 2011, con la quale è stata disciplinata la Verifica per l'Invarianza Idraulica (V.I.I.) delle trasformazioni territoriali. I criteri tecnici per l'esecuzione di tali verifiche sono stati approvati con DGR n. 53 del 27 gennaio 2014. Tale documentazione dovrà essere trasmessa all'Autorità idraulica competente (Regione Marche Settore Genio Civile Marche Sud), prima dell'approvazione del progetto

Ente coinvolto Regione Marche Settore Genio Civile Marche Sud

COMPONENTE BIODIVERSITA'

Parco Nazionale dei Monti Sibillini (nota ns. prot. n 1024430 del 24/08/2023);

Nel contributo istruttorio fornito con nota prot. 5367 del 25/05/2023, il Parco aveva evidenziato delle criticità e indicato quanto segue:

- La progettazione dell'intero tratto, compresa la parte esterna al Parco, dovrà prevedere le migliori soluzioni tecniche, quali sottopassi (come i già previsti viadotti) e sovrappassi, idonee a garantire la permeabilità ecologica favorendo il passaggio di animali terrestri di piccole, medie e grandi dimensioni, e, al contempo, atte a ridurre il rischio di collisioni con gli animali selvatici;
- Nel tratto di strada più meridionale a cavallo della Sez 41 e prima del Viadotto sono previsti gli sbancamenti maggiori che possono arrivare ad un'altezza di circa 9 m; l'allargamento della sezione stradale in questo tratto, pertanto, come per altri tratti, dovrà privilegiare un maggiore rilevato di terre armate sul lato a valle e un minor utilizzo di scavi sul lato a monte;
- Il progetto dovrà tenere conto della necessità di evitare l'abbattimento di esemplari arborei di notevoli dimensioni che costituiscono elementi di rilevante interesse paesaggistico ed ecologico degli agroecosistemi tradizionali.

Nelle controdeduzioni fornite ANAS afferma che:

- 1) Il progetto stradale è stato aggiornato con leggero scostamento dell'asse viario verso valle nella tratta ricompresa tra i due viadotti. Ciò ha consentito di fatto una riduzione del fronte degli scavi di monte a fronte di un leggero ampliamento del corpo stradale in rilevato verso valle. Gli scostamenti sono comunque minimali, anche grazie alla verticalizzazione delle scarpate lato valle operata mediante ricorso a terre rinforzate e rinverdibili;

2) Si prevede l'installazione di barriere anti-attraversamento sul lato di monte così da reindirizzare la fauna verso i varchi rappresentati dai viadotti esistenti. Le barriere anti-attraversamento sono uno dei sistemi per impedire il passaggio della fauna sulla carreggiata ed evitare l'impatto del traffico stradale. In fase di progettazione esecutiva sarà valutata la possibilità di installare, nei tratti non interessati dai viadotti, reti anti-attraversamento a maglie differenziate per la fauna di piccole e medie dimensioni. Tali strutture devono essere interrate per almeno 10 cm di profondità e avere un'altezza sul piano campagna di almeno 40 cm. Queste opere saranno realizzate in aree nelle quali vi siano maggiori rischi di attraversamento della carreggiata e saranno associate alle reti metalliche. Le barriere a maglie differenziate potranno essere previste lungo tutto il tratto stradale. Data l'elevata eterogeneità del contesto, si rende necessario impedire il passaggio di più gruppi faunistici, di taglia ed abitudini differenti, per cui si prevede l'installazione di reti a maglie differenziate crescenti dal basso verso l'alto in modo da ostacolare contemporaneamente il passaggio delle diverse specie. La funzione della rete "*anticrossing*" è quindi principalmente dissuasiva, scoraggiando, mediante la propria concezione, la fauna selvatica dal compiere un'intrusione nell'area occlusa e indirizzandone il passaggio verso quei tratti autostradali che sono biopermeabili, quali i tratti in viadotto.

Per quanto riguarda il punto 1, si prende atto delle modifiche indicate ma, da un esame delle sezioni inviate ad integrazione, si evidenzia che i miglioramenti richiesti risultano alquanto limitati in quanto, sebbene in alcuni tratti (vedi sez 41) sia stato ridotto il fronte di scavo, in altri tratti lo scavo appare aumentato (vedi sez 57). Pertanto l'impatto delle opere sull'ambiente risulta molto simile al progetto originariamente presentato.

Per quanto riguarda il punto 2, le integrazioni non appaiono ancora del tutto esaustive, in particolare per i seguenti motivi:

- a. non risulta adeguatamente chiarita, anche graficamente, l'estensione dei tratti interessati dall'installazione di barriere anti-attraversamento e non risulta adeguatamente valutato l'impatto di tali strutture quali barriere ecologiche, rispetto ai tratti di viadotto "biopermeabili";
- b. si prevede l'installazione delle suddette barriere solo "sul lato di monte", tuttavia gli animali selvatici potrebbero attraversare anche dal lato di valle; peraltro, in caso di immissione di animali selvatici sulla carreggiata, le barriere lungo il lato opposto, impedendo il rapido allontanamento degli animali, possono addirittura aumentare il rischio di collisioni con gli autoveicoli;
- c. viene indicata un'altezza delle strutture "di almeno 40 cm"; tale altezza, tuttavia, appare del tutto insufficiente ad impedire l'attraversamento di gran parte delle specie animali di medie e grandi dimensioni;
- d. non risultano essere stati prodotti adeguati elaborati grafici, compresi dei render, necessari a valutare l'inserimento delle proposte barriere nel paesaggio circostante

In base a quanto sopra si esprime parere favorevole generale sulla progettazione definitiva in oggetto, a condizione che, in fase esecutiva, la progettazione dovrà essere adeguata sulla base di quanto sopra evidenziato e, in particolare, come di seguito specificato:

Condizioni ambientali

- Dovrà essere valutata la possibilità di un ulteriore spostamento del tracciato verso valle anche considerando l'utilizzo delle terre armate come "basamento" della sede stradale.
- Dovrà essere adeguatamente chiarita, anche graficamente, l'estensione dei tratti interessati dall'installazione di barriere anti-attraversamento, e dovrà essere adeguatamente valutato l'impatto di tali strutture quali barriere ecologiche, rispetto ai tratti di viadotto "biopermeabili"; sulla base di tale valutazione, dovranno essere valutati interventi alternativi, quali sottopassi e sovrappassi, o dispositivi di dissuasione della fauna, idonei a garantire la permeabilità ecologica favorendo il passaggio di animali terrestri di piccole, medie e grandi dimensioni, e, al contempo, atte a ridurre il rischio di collisioni con gli animali selvatici; tali interventi alternativi (uniti ad adeguati sistemi, anche dissuasivi, per la limitazione e il controllo della velocità dei veicoli e adeguata segnaletica stradale), si ritengono comunque opportuni ad integrazione delle barriere anti-attraversamento.

- Sulla base degli adeguamenti di cui al precedente punto, l'installazione di barriere anti-attraversamento, nei tratti in cui si rende effettivamente necessaria, dovrà interessare non solo il lato di monte ma, all'occorrenza, anche quello di valle;
- L'altezza delle barriere anti-attraversamento deve essere adeguata ad impedire l'attraversamento di gran parte delle specie animali di medie e grandi dimensioni.
- L'installazione delle barriere anti-attraversamento deve avvenire nel massimo rispetto del contesto paesaggistico circostante, ad esempio prevedendo a tal fine l'interposizione di fasce di vegetazione arborea ed arbustiva tra la strada e la barriera;
- Dovranno essere prodotti adeguati elaborati grafici, compresi dei render, necessari a valutare l'inserimento delle proposte barriere nel paesaggio circostante;
- Ferma restando la necessità di evitare l'abbattimento di esemplari arborei di notevoli dimensioni che costituiscono elementi di rilevante interesse paesaggistico ed ecologico degli agroecosistemi tradizionali, dovranno essere prodotti adeguati elaborati progettuali riportanti la chiara indicazione, con dati quantitativi e qualitativi (tra cui dimensione degli alberi), della vegetazione che dovrà essere eliminata, nonché degli esemplari arborei che dovranno essere traslocati; il progetto dovrà altresì prevedere un cronoprogramma degli interventi compatibile con i cicli riproduttivi della fauna; in particolare, in relazione alla nidificazione degli uccelli, l'eliminazione della vegetazione non potrà avvenire nel periodo dal 1 aprile al 30 luglio.

In fase di verifica di ottemperanza, questo Ente si riserva comunque di fornire ulteriori indicazioni o prescrizioni.

Ente coinvolto Parco Nazionale dei Monti Sibillini

Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali

La relazione presentata riporta un'applicazione della metodologia VEC di cui alla DGR 780/2023, come da ns. richiesta di integrazione. Tuttavia risulta necessario evidenziare alcuni aspetti.

Il calcolo della VEB per le varie tipologie di biotopi interessati, ottenuto con l'applicazione del livello 1 (metodo speditivo) risulta corretta. Si precisa tuttavia che tale valore si riferisce alla VEB "ante operam" e non tiene conto dei ripristini ambientali che verranno realizzati nell'area in esame. Per il calcolo delle superfici finali da compensare, la metodologia prevede di calcolare la differenza tra stato iniziale e finale.

Per il valore ecologico delle superfici di compensazione va invece applicata la formula al denominatore dell'equazione 12 del metodo (rif. sempre alla DGR 780/2023), che permette di considerare sia il valore finale e iniziale dei biotopi da ripristinare sia il fattore di ripristino temporale. L'applicazione corretta dell'eq. 12 porta ad ottenere la superficie minima da compensare in area ulteriore da quella interferita (si veda per maggior chiarezza l'esempio applicativo riportato a pag. 28 e ss. dell'allegato A alla citata DGR).

Condizione ambientale

- Nella fase di progettazione esecutiva il metodo VEC dovrà essere applicato correttamente, quantificando la necessaria compensazione. Non sono da intendersi superfici di compensazione, i ripristini o il recupero delle aree direttamente interferite dall'intervento, che invece contribuiscono al valore ecologico post operam (VEB post operam). Si precisa che l'applicazione della metodologia VEC prevede la possibilità di attuare la compensazione non solo tramite realizzazione di nuove superfici, ma anche attraverso il miglioramento ecologico di biotopi degradati. Il Parco Nazionale dei Sibillini si è reso disponibile per l'individuazione di superfici idonee a realizzare la compensazione, qualora si ravvisasse la necessità di reperire aree al di fuori dell'area di pertinenza del progetto.

Regione Marche Settore Infrastrutture e viabilità (nota ID30580520 del 23/08/2023)

VIABILITA'

Con nota ID n. 29720558 del 26/05/2023 il **Settore Infrastrutture e viabilità** aveva segnalato quanto segue:

- 1) necessità di garantire l'accessibilità dell'infrastruttura viaria da parte di tutti gli insediamenti e le proprietà presenti lungo la strada, con particolare riguardo al primo tratto d'intervento;
- 2) inadeguatezza del tratto di viabilità secondaria interno all'abitato di Cardagnano Alto ad una circolazione a doppio senso di marcia, proponendo di valutare per la contro-strada VS.08 una soluzione progettuale che preveda un unico senso di circolazione;
- 3) mancanza all'interno della documentazione progettuale di indicazioni puntuali circa lo sviluppo planimetrico e il dimensionamento strutturale del muro anti-frana previsto a monte dell'infrastruttura tra le progressive 0+400 e 0+600 del secondo tratto d'intervento;
- 4) necessità di prevedere degli interventi di moderazione della velocità in corrispondenza del raccordo con la viabilità esistente in Località Rustici;
- 5) presenza di incongruenze nelle tavole della segnaletica stradale con la viabilità di progetto e le relative condizioni al contorno.

In sede di controdeduzioni, il proponente ha fornito i seguenti chiarimenti e integrazioni:

- 1) la planimetria di progetto è stata integrata con la precisazione dell'effettiva localizzazione degli accessi;
- 2) è stato previsto che la viabilità VS.08 sia a senso unico di marcia da nord verso sud;
- 3) è stato chiarito che l'indicazione del muro anti-frana è un refuso in quanto sul lato di monte tra le progressive 0+400 e 0+600 è presente esclusivamente una cunetta per la raccolta delle acque, precisando che il tracciato è stato leggermente spostato verso valle evitando contatti con la parete di monte.

Condizioni ambientali

- Andrà chiarito come verrà ripristinato l'accesso all'infrastruttura viaria degli edifici ubicati a nord della rotatoria SV.01;
- Poiché l'accesso privato da ripristinare, in corrispondenza della progressiva 0+200 circa del primo tratto d'intervento, dista meno di 300 m della rotatoria SV.01, andranno dimostrate le condizioni di applicazione della deroga prevista dall'art. 45 c. 3 del D.P.R. 495/1992 e dal paragrafo 7.1 del D.M. 19.04.2006;
- Andranno valutate soluzioni progettuali alternative per l'accesso privato da ripristinare sulla viabilità secondaria VS.05 il quale, essendo previsto in corrispondenza di un tratto in curva, potrebbe determinare un pregiudizio alla sicurezza della circolazione;
- Andranno forniti i riscontri precedentemente richiesti ai punti 4 e 5 della nota ID n. 29720558 del 26/05/2023, e cioè:
 - prevedere degli interventi di moderazione della velocità in corrispondenza del raccordo con la viabilità esistente in Località Rustici;
 - risolvere le incongruenze nelle tavole della segnaletica stradale con la viabilità di progetto e le relative condizioni al contorno.

Per eventuali chiarimenti è possibile contattare il responsabile del procedimento, Arch. Velia Cremonesi (071/806.3897 e-mail: velia.cremonesi@regione.marche.it).

Si chiede infine di riportare, nell'instestazione di comunicazioni indirizzate allo scrivente Settore, il codice identificativo del fascicolo relativo al presente procedimento amministrativo: [V00961].

AB/

Il Responsabile del procedimento
Velia Cremonesi

Il Dirigente
Roberto Ciccioli



Allegati: c/s

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

Classificazione: 400.130.10. V00961

SERVIZI TERRITORIALI PROVINCE DI MACERATA E FERMO

Alla

REGIONE MARCHE

*Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile
Direzione Ambiente e risorse idriche*

PEC: regione.marche.valutazamb@emarche.it

Oggetto: [ID 9698] **(V00961) Procedura di V.I.A./PNRR**, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, integrata con la valutazione di incidenza, di cui all'art. 5, del D.P.R. n. 357/1997 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. n. 120/2017, art. 9. Progetto definitivo "**S.S. 78 Sarnano-Amandola**". Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della sezione stradale in t.s. e potenziamento delle intersezioni - **1° Stralcio**"
(rif. Vs. prot. n. 1013377 del 17/08/2023 acquisito al prot. ARPAM con il n. 28365 del 21/08/2023).

Invio osservazioni su documentazione integrativa.

Ad integrazione della precedente nota ARPAM protocollo n. 28346 del 18/08/2023 (in materia di terre e rocce da scavo), visti gli elaborati pubblicati sul sito del MASE con particolare riferimento alla Relazione di riscontro alla nota CTVAA n.0008181 del 14/07/2023 elaborato A008-T00EG00GENRE02_A e PMA elaborato R156_T00IA09AMBRE01_B, in relazione agli aspetti che il proponente non ha esaurientemente integrato e dettagliato, si formulano le seguenti valutazioni, suddivise per matrici.

MATRICE ACQUE

Si ritiene che in fase di progettazione esecutiva e comunque preliminarmente all'avvio della fase di cantiere il proponente debba:

- specificare quali siano i recettori finali a valle delle vasche di trattamento piazzale e di quelle di trattamento delle aree di cantiere, o di qualsiasi altro scarico prodotto;
- fornire una planimetria delle acque, completa di legenda, che illustri e distingua chiaramente il percorso delle linee acque meteoriche non sottoposte al trattamento e delle acque reflue meteoriche di dilavamento (da trattare), dalla loro origine fino al trattamento e recapito finale. Tale elaborato dovrà rappresentare anche il posizionamento dei manufatti costituenti l'impianto di trattamento, il pozzetto fiscale per il controllo delle acque reflue depurate ed il percorso delle acque di seconda pioggia, per le quali si chiede fin d'ora la possibilità di inviarle direttamente al suddetto pozzetto fiscale.

Si ribadisce che, al fine di evitare rischi di sversamento accidentale di oli e combustibili dai mezzi d'opera, dovranno essere applicate le migliori pratiche di gestione dei cantieri; i contenitori delle citate sostanze dovranno essere dotati di adeguati bacini di contenimento. Eventuali potenziali contaminazioni dovranno essere gestite nel rispetto del Titolo V parte quarta del D.Lgs. 152/06.

SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI MACERATA

MATRICE ARIA

Per la fase di cantiere, la cui durata non è stata specificata, sono stati individuati n. 6 recettori costituiti da edifici di civile abitazione e n. 3 recettori per la valutazione dell'impatto sulla vegetazione; i risultati della simulazione forniscono incrementi di concentrazione in generale contenuti ma, nel caso del recettore R2, significativi in termini di percentuale (+4,32 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ rispetto a un fondo di 14,09 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, con incremento quindi superiore al 30%).

Tenuto conto che il proponente non ha fornito il confronto tra lo scenario attuale e quello di progetto così come richiesto nel precedente parere (*"I risultati delle simulazioni sono stati indicati in maniera poco chiara, ad esempio per quanto riguarda le tabelle 7-19, 7-20, 7-21, 7-22 al paragrafo 7.2.4.2. del citato documento di Valutazione dell'Impatto Atmosferico, non è chiaro se siano riferite allo scenario attuale o allo scenario di progetto. Per quanto riguarda il benzene, è stato rappresentato solamente lo stato di fatto. I valori stimati nei due scenari dovrebbero essere comunque presentati in maniera da essere direttamente confrontabili"*) si ribadisce la necessità di:

- approntare nella fase di cantiere il monitoraggio delle polveri (PM₁₀ e PM_{2,5}), secondo le modalità e le frequenze stabilite dal D.Lgs. 155/2010 e ss.mm.ii., in due punti distinti: uno in corrispondenza dell'area di stoccaggio e l'altro in corrispondenza della prima rotatoria che verrà realizzata. Qualora nel corso del monitoraggio dovessero emergere superamenti delle soglie di legge il proponente dovrà mettere in atto soluzioni adeguate al rispetto dei limiti (barriera frangivento e/o idonee ulteriori misure di mitigazione). Nel caso in cui dovessero emergere dei superamenti in fase di realizzazione della rotatoria, dovranno essere attuate ulteriori campagne di monitoraggio in corrispondenza delle aree di realizzazione delle successive rotatorie;
- effettuare una costante e periodica bagnatura o pulizia delle strade utilizzate, pavimentate e non;
- dove previsto dal progetto, procedere al rinverdimento delle aree (ad esempio i rilevati) in cui siano già terminate le lavorazioni senza aspettare la fine lavori dell'intero progetto;
- innalzare barriere protettive, di altezza idonea, intorno ai cumuli e/o alle aree di cantiere, se ubicate in prossimità del citato recettore R2;
- evitare le movimentazioni di materiali polverulenti durante le giornate con vento intenso;
- al fine del contenimento delle emissioni dei gas di scarico utilizzare veicoli a servizio del cantiere omologati con emissioni rispettose delle più recenti normative europee.

MATRICE RUMORE (ID: 1615435|10/05/2023|MOS)

In merito al Piano di Monitoraggio Ambientale si ribadisce che le 8 verifiche della rumorosità in fase di cantiere dovranno essere effettuate, nell'arco del trimestre, durante le fasi di lavoro maggiormente impattanti per verificare il rispetto dei limiti nella situazione peggiore; per quanto riguarda invece la verifica di post-operam si ritiene che questa, trattandosi di misura di rumore stradale, debba avere la durata non inferiore ad una settimana come previsto dal DM 16/03/1998.

SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI MACERATA

MATRICE RIFIUTI/SUOLO

Tenuto conto che il proponente non ha esplicitato natura e caratteristiche di pericolosità degli eventuali fluidi utilizzati in fase di cantiere in relazione agli impatti che potrebbero avere sul suolo/sottosuolo, sulle acque superficiali e sotterranee, si ritiene che, in fase di progettazione esecutiva e comunque preliminarmente all'avvio della fase di cantiere, debbano essere comunicate tutte le sostanze di cui è previsto l'utilizzo nel presente progetto e le relative caratteristiche chimico fisiche ed effetti sull'ambiente in riferimento alla loro pericolosità.

Si ribadisce inoltre che:

- le piazzole destinate al deposito dei rifiuti o di materiali di cui non sono note le caratteristiche chimico-fisiche debbano essere impermeabilizzate con telo in HDPE di adeguato spessore al fine di evitare contaminazioni del suolo/sottosuolo e acque sotterranee;
- le modalità di caratterizzazione chimico-fisica del suolo/sottosuolo dovranno essere conformi a quanto previsto dal D.Lgs. 152/06, parte quarta, titolo V in relazione alla specifica destinazione d'uso delle aree;
- i rifiuti dovranno comunque essere gestiti ai sensi della parte quarta del D.lgs. 152/2006 avviandoli prioritariamente a recupero piuttosto che a smaltimento sulla base dei criteri di priorità disposti dall'art. 179 del D.Lgs. 152/06;
- i rifiuti dovranno essere depositati in contenitori provvisti di copertura e adeguati in relazione alle caratteristiche chimico-fisiche dei rifiuti in essi contenuti e posti in aree opportunamente delimitate e segnalate nella planimetria di cantiere al fine di minimizzare il rischio di dispersione di inquinanti; i contenitori di rifiuti e le aree di deposito dovranno essere provvisti di adeguata cartellonistica ed etichettati come da normativa in caso di rifiuti contenenti sostanze pericolose;
- eventuali rifiuti provenienti direttamente dall'esecuzione di interventi di demolizione di "manufatti preesistenti" sono esclusi dal campo di applicazione del D.P.R. n.120/2017 ed agli stessi si applica la parte quarta del D.Lgs. 152/06;
- dovranno essere adottate misure idonee per prevenire il rischio di sversamento accidentale di olii e di combustibili dai mezzi d'opera ed eventuali potenziali contaminazioni dovranno essere gestite nel rispetto del Titolo V parte quarta del D. Lgs. 152/2006;
- tra i possibili interventi finalizzati alla realizzazione di impermeabilizzazioni di tipo temporaneo sarà da privilegiare "l'apposizione di guaina impermeabile e di materiale terroso compattato"; il materiale terroso compattato dovrà, previa caratterizzazione e classificazione essere recuperato/smaltito come rifiuto.

Distinti saluti

La Dirigente
Responsabile del Servizio Territoriale

Dott.ssa Paola RANZUGLIA
Documento firmato digitalmente



Parco Nazionale dei Monti Sibillini

Uffici

loc. Palombare
62039 Visso (MC)
Tel. +39 0737 961563
e-mail: parco@sibillini.net
PEC: parcosibillini@emarche.it
Sito internet istituzionale: www.sibillini.net

Prot. n. 0009007-24/08/2023-EP-M078-SARCH-P
Cl. 7.10.5/2022/SEG_2/1874
Pr. 285/23

Spett.le
Regione Marche,
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile
Direzione Ambiente e Risorse Idriche
Settore Valutazioni e autorizzazioni Ambientali
regione.marche.valutazamb@emarche.it

Reparto Carabinieri del PNMS
Stazione Carabinieri Parco di Montefortino
Trasmissione via pec

Oggetto: ID 9698] (V00961) Procedura di V.I.A./PNRR, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, integrata con la valutazione di incidenza, di cui all'art. 5, del D.P.R. n. 357/1997 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. n. 120/2017, art. 9. - S.S. 78 Sarnano-Amandola. Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della sezione stradale in t.s. e potenziamento delle intersezioni - 1° Stralcio. Comunicazione di pubblicazione controdeduzioni e richiesta contributi finali.”.

Si fa riferimento alla Vs. nota acquisita al protocollo di questo Ente al n. 8862 del 21/08/2023 con la quale si richiede anche il contributo istruttorio dell'Ente Parco relativamente al procedimento di VIA comprendente, ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., e all'Eventuale Valutazione d'Incidenza Ambientale di cui all'art. 5 del DPR 357/1997.

Preso atto che le opere in oggetto sono localizzate nel Comune di Sarnano e nel Comune di Amandola come da cartografia trasmessa e che sono finalizzate all'adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale di parte della S.S. 78 - Sarnano - Amandola;

Preso atto che i tratti della S.S. 78 ricadenti all'interno del territorio comunale di Sarnano sono fuori Parco e pertanto non saranno oggetto del parere finale di questo Ente.

Ritenuto, tuttavia, che anche il suddetto tratto, sebbene esterno al territorio del Parco, può causare delle interferenze con la fauna tutelata del Parco Nazionale dei Monti Sibillini, in particolare come barriera ecologica e come elemento di rischio di mortalità per collisione nei confronti degli animali selvatici che si spostano tra il territorio del Parco e gli ambienti esterni.

Considerato, pertanto, che il presente contributo istruttorio sarà riferito all'intero tratto di cui al progetto, seppure più specificatamente riferito al tratto compreso fra l'ansa di Montane e quella di Rustici.

Esaminata la documentazione del progetto definitivo scaricata dal link indicato nella suddetta nota, si prende atto che, nel tratto compreso fra l'ansa di Montane e quella di Rustici, sono previsti i seguenti lavori:

- per il tratto in esame gli interventi che ricadono all'interno del Parco iniziano in corrispondenza dell'ansa Montane (della strada attuale), dove il confine del Parco è dato dal lato ovest della S.S. 78. Gli interventi principali previsti in questo tratto consistono in un adeguamento della viabilità attuale mediante;
 - adeguamento della viabilità attuale con allargamento della sede stradale, fino a 10,50 m, mediante rilevato in terre armate (verso est) e scavi verso ovest con altezza massima fino a circa 9 m poco prima del Viadotto più corto (attorno alla Sez. 41);
 - 2 nuovi viadotti di lunghezza pari a 250 100 m che, essendo posizionati ad est della SS 78, sono fuori parco;

Preso atto che gli interventi interni al Parco Nazionale dei Monti Sibillini, ricadono nella zona 2 "ambito periferico e antropizzato" di cui al D.M. del 03/02/1990; mentre rientrano in zona C "di protezione" relativamente al Piano per il Parco (approvato con D.C.D. n. 59 del 18.11.2002 ed adottato con DGR Marche n.898 del 31.07.2006 e DGR Umbria n. 1384 del 02.08.2006);

Premesso quanto sopra si rileva che gli scavi previsti per l'allargamento della sede stradale rientrano all'interno del territorio del Parco, in zona C dove è vietata l'apertura di nuove strade.

Nel contributo istruttorio fornito con parere prot. 5367 del 25/05/2023, il Parco aveva evidenziato delle criticità e indicato quanto segue:

- *La progettazione dell'intero tratto, compresa la parte esterna al Parco, dovrà prevedere*

le migliori soluzioni tecniche, quali sottopassi (come i già previsti viadotti) e sovrappassi, idonee a garantire la permeabilità ecologica favorendo il passaggio di animali terrestri di piccole, medie e grandi dimensioni, e, al contempo, atte a ridurre il rischio di collisioni con gli animali selvatici;

- *Nel tratto di strada più meridionale a cavallo della Sez 41 e prima del Viadotto sono previsti gli sbancamenti maggiori che possono arrivare ad un'altezza di circa 9 m; l'allargamento della sezione stradale in questo tratto, pertanto, come per altri tratti, dovrà privilegiare un maggiore rilevato di terre armate sul lato a valle e un minor utilizzo di scavi sul lato a monte;*
- *Il progetto dovrà tenere conto della necessità di evitare l'abbattimento di esemplari arborei di notevoli dimensioni che costituiscono elementi di rilevante interesse paesaggistico ed ecologico degli agroecosistemi tradizionali.*

Nelle controdeduzioni fornite da ANAS e scaricate dal sito della Regione Marche si afferma che:

- 1) *Il progetto stradale è stato aggiornato con leggero scostamento dell'asse viario verso valle nella tratta ricompresa fra i due viadotti. Tali operazioni ha consentito di fatto una riduzione del fronte degli scavi di monte a fronte di un leggero ampliamento del corpo stradale in rilevato verso valle. Gli scostamenti sono comunque minimali e ciò anche grazie alla verticalizzazione delle scarpate lato valle operata mediante ricorso a terre rinforzate e rinverdibili...*
- 2) *Si prevede poi l'installazione di barriere anti-attraversamento sul lato di monte così da reindirizzare la fauna verso i varichi rappresentati dai viadotti esistenti. Le barriere anti-attraversamento sono uno dei sistemi più efficaci per impedire il passaggio della fauna sulla carreggiata ed evitare l'impatto del traffico stradale. In fase di progettazione esecutiva sarà valutata la possibilità di installare nei tratti non interessati dai viadotti, reti anti-attraversamento a maglie differenziate per la fauna di piccole e medie dimensioni. Tali strutture devono essere interrate per almeno 10 cm di profondità e avere un'altezza sul piano campagna di almeno 40 cm. Queste opere saranno realizzate in aree nelle quali vi siano maggiori rischi di attraversamento della carreggiata e saranno associate alle reti metalliche. Le barriere a maglie differenziate, potranno essere previste lungo tutto il tratto stradale. Data l'elevata eterogenità del contesto, si rende necessario impedire il*

passaggio di più gruppi faunistici, di taglia ed abitudini differenti, per cui si prevede l'installazione di reti a maglie differenziate crescenti dal basso verso l'alto in modo da ostacolare contemporaneamente il passaggio delle diverse specie. La funzione quindi, della rete "anticrossing" è quindi principalmente dissuasiva, scoraggiando, mediante la propria concezione, la fauna selvatica dal compiere un'intrusione nell'area occlusa e indirizzandone il passaggio verso quei tratti autostradali che sono biopermeabili, quali i tratti in viadotto.

Per quanto riguarda il punto 1, si prende atto delle modifiche indicate ma, da un esame delle sezioni inviate ad integrazione, si evidenzia che i miglioramenti richiesti risultano alquanto limitati in quanto, sebbene in alcuni tratti (vedi sez 41) sia stato ridotto il fronte di scavo, in altri tratti lo scavo appare aumentato (vedi sez 57). Pertanto l'impatto delle opere sull'ambiente risulta molto simile al progetto originariamente presentato.

Per quanto riguarda il punto 2, le integrazioni non appaiono ancora del tutto esaustive, in particolare per i seguenti motivi:

- a. non risulta adeguatamente chiarita, anche graficamente, l'estensione dei tratti interessati dall'installazione di barriere anti-attraversamento, e non risulta adeguatamente valutato l'impatto di tali strutture quali barriere ecologiche, rispetto ai tratti di viadotto "biopermeabili";
- b. si prevede l'installazione delle suddette barriere solo "sul lato di monte", tuttavia gli animali selvatici potrebbero attraversare anche dal lato di valle; peraltro, in caso di immissione di animali selvatici sulla carreggiata, le barriere lungo il lato opposto, impendendo il rapido allontanamento degli animali, possono addirittura aumentare il rischio di collisioni con gli autoveicoli;
- c. viene indicata una altezza delle strutture "di almeno 40 cm"; tale altezza, tuttavia, appare del tutto insufficiente ad impedire l'attraversamento di gran parte delle specie animali di medie e grandi dimensioni;
- d. non risultano essere stati prodotti adeguati elaborati grafici, compresi dei *render*, necessari a valutare l'inserimento delle proposte barriere nel paesaggio circostante

In base a quanto sopra si esprime parere favorevole generale sulla progettazione definitiva in oggetto, a condizione che, in fase esecutiva, la progettazione venga adeguata sulla base di quanto sopra evidenziato e, in particolare, come di seguito specificato:

1. Valutare un ulteriore spostamento del tracciato verso valle anche considerando l'utilizzo delle terre armate come "basamento" della sede stradale.
2. Dovrà essere adeguatamente chiarita, anche graficamente, l'estensione dei tratti interessati dall'installazione di barriere anti-attraversamento, e dovrà essere adeguatamente valutato l'impatto di tali strutture quali barriere ecologiche, rispetto ai tratti di viadotto "biopermeabili"; sulla base di tale valutazione, dovranno essere valutati interventi alternativi, quali sottopassi e sovrappassi, o dispositivi di dissuasione della fauna, idonei a garantire la permeabilità ecologica favorendo il passaggio di animali terrestri di piccole, medie e grandi dimensioni, e, al contempo, atte a ridurre il rischio di collisioni con gli animali selvatici; tali interventi alternativi (uniti ad adeguati sistemi, anche dissuasivi, per la limitazione e il controllo della velocità dei veicoli e adeguata segnaletica stradale), si ritengono comunque opportuni ad integrazione delle barriere anti-attraversamento.
3. Sulla base degli adeguamenti di cui al precedente punto, l'installazione di barriere anti-attraversamento, nei tratti in cui si rende effettivamente necessaria, dovrà interessare non solo il lato di monte ma, all'occorrenza, anche quello di valle.
4. L'altezza delle barriere anti-attraversamento deve essere adeguata ad impedire l'attraversamento di gran parte delle specie animali di medie e grandi dimensioni.
5. L'installazione delle barriere anti-attraversamento deve avvenire nel massimo rispetto del contesto paesaggistico circostante, a tal fine, ad esempio, prevedendo interposizione di fasce di vegetazione arborea ed arbustiva tra la strada e la barriera;
6. Dovranno essere prodotti adeguati elaborati grafici, compresi dei *render*, necessari a valutare l'inserimento delle proposte barriere nel paesaggio circostante.
7. Ferma restando la necessità di evitare l'abbattimento di esemplari arborei di notevoli dimensioni che costituiscono elementi di rilevante interesse paesaggistico ed ecologico degli agroecosistemi tradizionali, dovranno essere prodotti adeguati elaborati progettuali riportanti la chiara indicazione, con dati quantitativi e qualitativi (tra cui dimensione degli alberi), della vegetazione che dovrà essere eliminata, nonché degli esemplari arborei che dovranno essere traslocati; il progetto dovrà altresì prevedere un cronoprogramma degli interventi compatibile con i cicli

riproduttivi della fauna; in particolare, in relazione alla nidificazione degli uccelli, l'eliminazione della vegetazione non potrà avvenire nel periodo dal 1 aprile al 30 luglio.

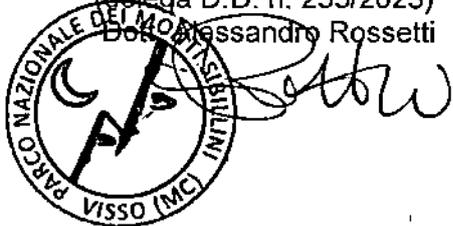
In fase di valutazione, per quanto di competenza, della progettazione esecutiva, questo Ente si riserva comunque di fornire ulteriori indicazioni o prescrizioni.

Per ulteriori informazioni e/o chiarimenti contattare il Dott. Geol. Maurizio Piccini e il Dott. Alessandro Rossetti al numero 0737961563.

Cordiali Saluti

MP/AR

Per il Direttore
(delega D.D. n. 255/2023)
Dott. Alessandro Rossetti



SERVIZI TERRITORIALI PROVINCE DI MACERATA E FERMO

Alla spett.

ANAS GRUPPO FS ITALIANE
Struttura Territoriale Marche
PEC: anas.marche@postacert.stradeanas.it

E p.c. Spett.

REGIONE MARCHE
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile
Direzione Ambiente e risorse idriche
PEC: regione.marche.valutazamb@emarche.it

Oggetto: [ID 9698] **Procedura di V.I.A./PNRR**, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, integrata con la valutazione di incidenza, di cui all'art. 5, del D.P.R. n. 357/1997 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. n. 120/2017, art. 9. Progetto definitivo "S.S. 78 Sarnano-Amandola. Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della sezione stradale in t.s. e potenziamento delle intersezioni - 1° Stralcio

(rif. Vs. prot. n. 628958 del 04/08/2023 acquisito al prot. ARPAM con il n. 27225 del 04/08/2023).

Invio osservazioni – matrice Terre e Rocce da Scavo (ID: 1664364|18/08/2023|STFM).

Con nota prot.n. 628958 del 04/08/2023 (ns. prot.n.27225 del 04/08/2023), la società ANAS SpA ha trasmesso la documentazione integrativa relativa al progetto definitivo "S.S. 78 Sarnano-Amandola. Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della sezione stradale in t.s. e potenziamento delle intersezioni - 1 Stralcio".

In merito alla componente Terre e Rocce da Scavo:

- consultata la documentazione integrativa pubblicata sul Portale delle Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali VAS-VIA-AIA del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE);
- esaminato il documento "Integrazioni del 08/08/2023 -Piano utilizzo terre - Allegato movimento terra per wbs" (P101-T00SG00AMBRE01-rev.B) e con esso le "Planimetrie Ubicazione Indagini Tav. 01 Tav. 02 e Tav. 03" (P103-T00SG00AMBPU01-A; P104-T00SG00AMBPU02-A; P105-T00SG00AMBPU03-A);

Si rappresenta quanto segue:

Prima dell'avvio delle attività di gestione delle terre e rocce da scavo, il produttore delle stesse provvederà a comunicare ad ARPAM il quantitativo dei volumi destinati a ciascun sito individuato come destinazione finale

Distinti saluti

La Dirigente
Responsabile del Servizio Territoriale

Dott.ssa Paola RANZUGLIA
Documento firmato digitalmente

PR/cc/cr

**Al Settore Valutazioni e Autorizzazioni
Ambientali**
SEDE

**e p.c. Al Dipartimento Infrastrutture,
Territorio e Protezione Civile**
c.a. Arch. Nardo Goffi
SEDE

OGGETTO: [ID 9698] (V00961) Procedura di V.I.A./PNRR, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, integrata con la valutazione di incidenza, di cui all'art. 5, del D.P.R. n. 357/1997 e Verifica del Piano di Utilizzo Terre, ex D.P.R. n. 120/2017, art. 9. - S.S. 78 Sarnano-Amandola. Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della sezione stradale in t.s. e potenziamento delle intersezioni - 1° Stralcio. Comunicazione di pubblicazione controdeduzioni e richiesta contributi finali. Riscontro.

In riscontro alla nota prot. n. 1013377 del 17/08/2023, con la quale è stata comunicata la pubblicazione delle controdeduzioni del soggetto proponente nell'ambito della procedura di VIA statale in oggetto e richiesto di fornire le proprie valutazioni tecniche finali sul progetto, con riferimento agli aspetti di competenza del Settore, si rappresenta quanto segue.

L'intervento, relativo al 1° Stralcio dei lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della sezione stradale in t.s. e potenziamento delle intersezioni lungo la S.S. 78 "Picena" nel tratto Sarnano-Amandola (Lotto 2), non interessa strade regionali, né interferisce con la realizzazione di altre infrastrutture di interesse regionale.

Il progetto prevede la sistemazione definitiva di due tratti della S.S. 78 tra Sarnano e Amandola:

- un primo tratto che attraversa Cardagnano Alto in cui è previsto l'inserimento di n. 3 rotatorie e la realizzazione di un sistema di viabilità secondarie locali a queste collegate, funzionali alla ricucitura della moltitudine di accessi privati presenti;
- un secondo tratto, compreso fra l'ansa di Montane e quella di Rustici, in cui è previsto l'adeguamento completo della viabilità esistente con scostamenti contenuti dalla attuale sede e la realizzazione di due viadotti, rispettivamente di lunghezza 250 e 100 m.

L'adeguamento consente il raggiungimento delle caratteristiche della sezione stradale di Tipo C1 – extraurbana secondaria di cui al D.M. 05/11/2001, in coerenza con gli ulteriori tratti della stessa S.S. 78 oggetto di interventi già valutati dallo scrivente Settore, mentre il tracciamento è stato definito derogando parzialmente al sopracitato decreto in base a quanto previsto dal D.M. 22/04/2004.

Con nota ID n. 29720558 del 26/05/2023, in riscontro alla richiesta del Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali prot. n. 520640 del 05/05/2023, questo Settore ha fornito il proprio contributo istruttorio per la formulazione del parere regionale nell'ambito della procedura di VIA in argomento, segnalando nello specifico i seguenti aspetti:

- 1) necessità di garantire l'accessibilità dell'infrastruttura viaria da parte di tutti gli insediamenti e le

- proprietà presenti lungo la strada, con particolare riguardo al primo tratto d'intervento;
- 2) inadeguatezza del tratto di viabilità secondaria interno all'abitato di Cardagnano Alto ad una circolazione a doppio senso di marcia, proponendo di valutare per la contro-strada VS.08 una soluzione progettuale che preveda un unico senso di circolazione;
 - 3) mancanza all'interno della documentazione progettuale di indicazioni puntuali circa lo sviluppo planimetrico e il dimensionamento strutturale del muro anti-frana previsto a monte dell'infrastruttura tra le progressive 0+400 e 0+600 del secondo tratto d'intervento;
 - 4) necessità di prevedere degli interventi di moderazione della velocità in corrispondenza del raccordo con la viabilità esistente in Località Rustici;
 - 5) presenza di incongruenze nelle tavole della segnaletica stradale con la viabilità di progetto e le relative condizioni al contorno.

In relazione a quanto sopra evidenziato, il soggetto proponente ha fornito, in sede di controdeduzioni, i seguenti chiarimenti e integrazioni:

- 1) la planimetria di progetto è stata integrata con la precisazione dell'effettiva localizzazione degli accessi;
- 2) è stato previsto che la viabilità VS.08 sia a senso unico di marcia da nord verso sud;
- 3) è stato chiarito che l'indicazione del muro anti-frana è un refuso in quanto sul lato di monte tra le progressive 0+400 e 0+600 è presente esclusivamente una cunetta per la raccolta delle acque, precisando che il tracciato è stato leggermente spostato verso valle evitando contatti con la parete di monte.

Dall'esame della documentazione presentata, si evidenzia che la planimetria di progetto non indica come verrà ripristinato l'accesso all'infrastruttura viaria degli edifici ubicati a nord della rotatoria SV.01.

Inoltre, si rappresenta che l'accesso privato da ripristinare in corrispondenza della progressiva 0+200 circa del primo tratto d'intervento, dista meno di 300 m della rotatoria SV.01, per cui devono sussistere le condizioni di applicazione della deroga prevista dall'art. 45 c. 3 del D.P.R. 495/1992 e dal paragrafo 7.1 del D.M. 19.04.2006.

Per quanto concerne l'accesso privato da ripristinare sulla viabilità secondaria VS.05, si segnala che, essendo previsto in corrispondenza di un tratto in curva, dallo stesso potrebbe derivare un pregiudizio alla sicurezza della circolazione, per cui si suggerisce di valutare soluzioni progettuali alternative.

Si rappresenta, infine, che nella documentazione prodotta non è stato possibile rilevare alcun riscontro o chiarimento in relazione alle osservazioni di cui ai punti 4) e 5) della presente nota.

Cordiali saluti.

Il responsabile del procedimento

Ing. Alessandra Agostini

Il Dirigente del Settore

Ing. Ernesto Ciani

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

Fascicolazione: 450.50.10/2023/IEV/55