



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
Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

Oggetto: (V00996) [ID: 10617] Procedura di VIA/PNRR, ai sensi dell'art. 23, D.Lgs. 152/2006 comprensiva dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.lgs. n. 42/2004, integrata con la Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e contestuale Piano di Utilizzo terre ai fini della verifica ex art. 9 del D.P.R. 120/2017. S.S. 78 - Sarnano - Amandola - Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della sezione stradale in t.s. e potenziamento delle intersezioni. 2° Stralcio. **Trasmissione osservazioni.**

Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica con nota Prot. n. 0198043 del 04/12/2023, acquisita al ns prot. n. 1473494 del 04/12/2023, ha comunicato, per il progetto in epigrafe, la pubblicazione della documentazione, la procedibilità dell'istanza.

Con nota ns. prot. n. 1482525 del 06/12/2023 questo Settore ha effettuato la Comunicazione di avvio del procedimento regionale ed ha richiesto i contributi istruttori.

In data 14/12/2023 è stato effettuato da tecnici di questa struttura un sopralluogo in sito.

Sintesi descrittiva del progetto

Il progetto, localizzato nella Regione Marche, nei Comuni di Sarnano e Amandola (Province di Macerata e di Fermo), ha per oggetto il 2° Stralcio dei lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della sezione stradale in T.S. e di potenziamento delle intersezioni lungo la S.S. 78 "Picena". In particolare, gli interventi dipartono a Nord dalla sede stradale ubicata dopo l'abitato di Cardagnano Alto e terminano a sud, dopo un percorso di 1,9 km circa, ricollegendosi nel tratto limitrofo all'abitato di Montane, prevedendo la realizzazione delle seguenti opere:

- opere di attraversamento dei fossi;
- galleria artificiale con inizio al km 0+490, per una lunghezza di 30 m;
- due opere di sostegno prima e dopo la galleria artificiale;
- viadotto (200,00 m) con inizio al km 0+545;
- opere di sostegno a nord e sud del viadotto sopra citato;
- viadotto (160,00 m) con inizio alla km 1+000,00;
- galleria artificiale al km 1+440, con una lunghezza di 20 m;
- opera di sostegno al km 1+660, con una lunghezza di 40 m.

Il progetto è soggetto ad autorizzazione paesaggistica, pertanto ai sensi dell'art. 25, comma 2-quinquies, del D.Lgs.152/2006, la procedura in oggetto comprende l'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

L'intervento in progetto rientra nella tipologia dell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto 2 lettera c) denominata "strade extraurbane secondarie di interesse nazionale" (procedura di verifica di assoggettabilità a VIA – art. 19 Dlgs 152/2006).

Rispetto alle aree naturali protette come definite dalla L.394/1991 e ai siti della Rete Natura 2000, il progetto interferisce parzialmente con il Parco Nazionale dei Monti Sibillini (EUAP 0002).

Il proponente ha presentato istanza di VIA, ai sensi dell'art. 23 del Dlgs 152/2006, per il rilascio del giudizio di compatibilità ambientale.

Dalla lettura della documentazione è emerso che l'intervento è prossimo ad alcune zone di Tutela Ambientale SIC e più precisamente:

IT5330001: UM Monti Azzurri + Parco Sibillini

IT5330002: Parco Sibillini

IT5330003: UM Monti Azzurri + Parco Sibillini (2-4km)

IT5330005: UM Monti Azzurri + Parco Sibillini (2-4km)

IT5330017: Parco Sibillini

IT5330029: UM Marca di Camerino + UM Monti Azzurri (2-4km)

IT5340019: Parco Sibillini

L'intervento rientra nel Piano Complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, Sub-misura A4, "Infrastrutture e mobilità", Linea di intervento 4, "Investimenti sulla rete stradale statale", ai sensi dell'art. 14 bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 28 luglio 2021, n. 108 e che, pertanto, per l'attuazione degli interventi, in quanto ricompresi nel Fondo Complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza previsti dall'art. 1, secondo comma, lett. b) del decreto legge 6 maggio 2021, n. 59, per i territori colpiti dal sisma del 2009 e del 2016, si applicano le misure di semplificazione amministrative previste dal decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, nonché dal decreto legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.

In data 14/12/2024 questo Settore ha effettuato un sopralluogo nelle aree d'intervento (allegato ID n. 31654531 del 18/12/2023). Di seguito le valutazioni desunte anche dall'analisi della documentazione a corredo del progetto, pubblicata.

In premessa si rileva che nello studio di impatto ambientale non sono previste alternative progettuali, secondo quanto disposto dal D.lgs. 152/2006, ma sono descritte solo l'ipotesi zero e quella di progetto. Si rammenta che le alternative di progetto sono esplicitamente richieste dalla normativa e che **pertanto andranno integrate nella documentazione progettuale** (lett. d, comma 3, art. 22, Dlgs 152/2006). Tale analisi, finalizzata a limitare al minimo possibile l'impatto sull'ambiente, dovrà valutare attentamente costi e benefici, non solo in termini puramente economici.

Le osservazioni che seguono ed in particolare le indicazioni che riguardano le mitigazioni e compensazioni si riferiscono all'alternativa progettuale presentata e vanno considerate solo nel caso di impossibilità di attuare soluzioni progettuali meno impattanti, che risolvano a monte le criticità.

L'intervento proposto, che prevede in gran parte la realizzazione di tratti ex-novo, si colloca in un'area con una notevole valenza ambientale. Il tracciato interferisce in più parti con formazioni boschive e con alberi secolari isolati. Pertanto fin d'ora è necessario individuare le superfici in cui l'intervento proposto interferisce con la vegetazione, valutando l'entità dell'impatto.

A tal proposito si suggerisce di utilizzare la metodologia VEC approvata con la DGR n. 780/2023 (già richiesta in fase di VIA per lo stralcio 1) che, oltre a permettere la quantificazione delle compensazioni, consente già dalle fasi di progettazione preliminare di verificare gli impatti a carico degli ecosistemi e di valutare le soluzioni alternative.

Inoltre in applicazione della legge regionale forestale n. 6/2005 sarà necessario, tramite relazione firmata da un tecnico agronomo forestale abilitato e cartografia a scala adeguata, individuare, oltre alle aree boscate interferite anche i singoli individui (tipologia/specie delle essenze arboree) che dovranno essere abbattuti/sostituiti, specificandone l'ubicazione, in relazione alla cartografia a scala adeguata.

Nel tratto in progetto, nel settore Sud in cui la nuova strada è in rilevato, dovranno essere previsti idonei attraversamenti faunistici, possibilmente tramite redazione di uno studio, firmato da professionisti competenti in materia faunistica, in cui si preveda una frequenza tale da garantire la connessione tra i reticoli idrografici Fosso delle Vosce e il Fosso Carognetto.

Tra gli elaborati non è stata prodotta l'invarianza idraulica ai sensi della normativa Regionale (DGR n. 53 del 27/01/2014). Si ritiene inoltre necessaria la valutazione sulla programmazione 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 (L.R. n. 22 del 2011 e DGR n. 53 del 27 gennaio 2014).

Contributo Settore Infrastrutture e Viabilità

Richiede di chiarire, per quanto concerne l'andamento plano-altimetrico dell'asse principale, se il tratto in variante è adeguato alle caratteristiche previste dal D.M. 05/11/2001 per una strada di Tipo C1. Inoltre, segnala come il paragrafo 4.4 della relazione indichi come la costruzione del diagramma delle velocità sia stata effettuata assumendo una velocità di progetto compresa tra 20 e 30 km/h, a fronte dell'intervallo 60-100 km/h previsto dal sopracitato decreto per il tipo di strada in questione. Si rappresenta, che l'adeguamento della viabilità secondaria di Cardagnano Basso dovrà avvenire mantenendo gli accessi privati e gli innesti delle altre viabilità locali presenti lungo la strada.

Contributo ARPAM Area Vasta Sud

Con nota, ns. prot. n. 1539410 del 21/12/2023, è pervenuto il parere di competenza dell'ARPAM Area Vasta Sud, che si allega ed al quale si rinvia, comunque, per completezza.

MATRICE ACQUE SUPERFICIALI

In merito al Piano di Monitoraggio Ambientale proposto, Elaborato N R201, si ritiene necessario valutare l'idoneità e la rappresentatività dei tratti fluviali per l'eventuale applicazione degli indici biologici proposti per le acque superficiali quali STAR-ICMi e IFF.

MATRICE ARIA

Verificata la documentazione relativa alla matrice nello Studio Impatto Ambientale, non si rilevano criticità nel merito.

MATRICE RIFIUTI / SUOLO

E' necessario chiarire i seguenti aspetti:

- in assenza di esplicito riferimento si ritiene che debbano essere indicate 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;
- in assenza di specifiche indicazioni in merito, si ritiene 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;
- i rifiuti che verranno prodotti 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.

Nel Piano di Monitoraggio Ambientale, per la componente suolo, (elaborato T00IA09AMBRE01 del luglio 2023 n. R201 – capitolo R2 – Relazione PMA) si rileva:

- deve essere giustificata l'ubicazione ed il numero dei punti di monitoraggio del suolo/sottosuolo in relazione alla valutazione degli impatti;
- affinché il monitoraggio risulti significativo dovrà essere esteso anche alla fase post operam;
- deve essere giustificata l'assenza del monitoraggio relativo a indici ed indicatori finalizzati alla verifica della conservazione della capacità d'uso del suolo (ad es. analisi biologiche QBS-ar, indici di diversità, ecc.);
- 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.

Inoltre per la matrice suolo indica le seguenti **raccomandazioni**:

- i rifiuti che verranno prodotti 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;
- 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;
- eventuali potenziali contaminazioni dovute a sversamenti accidentali, ecc. dovranno essere gestite nel rispetto del Titolo V parte quarta del D. Lgs. 152/2006;
- 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;
- 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.

MATRICE RUMORE

Sono state rilevate carenze documentali di seguito riportate:

- Il Rapporto di misura per rilievi acustici – scheda censimento ricettori acustici, non è firmata dal tecnico competente in acustica che ha effettuato le misure e le conseguenti valutazioni;
- non sono stati allegati i certificati di taratura della strumentazione (fonometri Larson Davis, Fusion e calibratore Larson Davis) richiamata a pag. 3 del documento "Rapporto di misura per rilievi acustici";

Si chiede pertanto di far pervenire copia della documentazione relativa alla valutazione previsionale di impatto acustico sottoscritta dal TCA completa dei certificati di taratura della strumentazione utilizzata per le misure.

TERRE E ROCCE DA SCAVO - PIANO DI UTILIZZO

Si evidenziano incongruenze nel Piano di Utilizzo delle Terre, con quantitativi diversi tabellati. Pertanto si osserva che è necessario chiarire l'incongruenza rilevata e fornire i seguenti chiarimenti.

- Il produttore, alla luce del dato analitico del campione PZ03 C2, e tenuto conto delle opzioni di gestione previste nell'Allegato 4, deve chiarire come intende gestire il materiale di scavo, che sarà prodotto nel tratto di tracciato a cui è riferita la rappresentatività del campione stesso alla profondità di 1,2 m;
- Con riferimento al deposito delle terre e rocce da scavo, il produttore dovrà provvedere affinché lo spazio destinato ad esse risulti fisicamente separato rispetto ai depositi di altri eventuali inerti e di rifiuti nonché adeguatamente segnalato, in conformità ai disposti dell'art.5 comma 1 lettera d) e lettera e) del Dlgs 120/2017;
- L'area dedicata alle terre qualificate come sottoprodotto dovrà essere chiaramente individuata anche nelle planimetrie di progetto che si chiede di integrare a tal fine.

Parere Ente Parco Nazionale dei Monti Sibillini

Con nota prot. n. 1542632 del 21/12/2023 (che si allega) è pervenuto il contributo del Parco Nazionale dei Monti Sibillini.

L'Ente Parco fa presente quanto segue:

- la parte di tracciato che ricade all'interno del Parco Nazionale dei Monti Sibillini interessa la zona C del Piano per il Parco dove è vietata l'apertura di nuove strade;
- Lungo questo tratto, il progetto non prevede la rinaturalizzazione della strada preesistente e, pertanto, il progetto si configura di fatto come la realizzazione di un nuovo tronco stradale, pertanto in contrasto con la suddetta previsione del Piano per il Parco;
- Le opere previste in questo tratto (galleria, strada in rilevato, viadotto, opere di scavo importanti...) implicano una rilevante trasformazione del territorio, caratterizzato da agroecosistemi di notevole valore paesaggistico;
- L'infrastruttura da realizzare si pone trasversalmente rispetto alle possibili direttrici di permeabilità faunistica tra gli ambienti più tutelati dell'area protetta e le aree immediatamente esterne, le quali costituiscono le unità di paesaggio per l'individuazione delle aree contigue ex art. 32 della legge n. 394/1991;
- Non sembrano essere presenti valutazioni sulle possibili alternative al tracciato se non l'opzione zero.
- La legge n. 394/1991 e smi (legge quadro sulle aree protette), e, in particolare, dal l'art. 11, comma, 3, stabilisce che "[...] nei parchi sono vietate le attività e le opere che possono compromettere la salvaguardia del paesaggio e degli ambienti naturali tutelati con particolare riguardo alla flora e alla fauna protette e ai rispettivi habitat [...]";
- il nuovo tracciato insisterebbe su aree protette di notevole pregio ambientale e che, pertanto, potrebbe trovare applicazione l'Art.2 Decreto Ministeriale 5 novembre 2001, n.6792, così come modificato dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 22 aprile 2004, il quale recita che "Le presenti norme si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali e per l'adeguamento di tronchi stradali esistenti salva la deroga di cui al comma 2 dell'art.13 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285". Considerato che il comma 2 dell'art.13 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285" recita che "La deroga alle norme di cui al comma 1 è consentita solo per specifiche situazioni allorquando particolari condizioni locali, ambientali, paesaggistiche, archeologiche ed economiche non ne consentono il rispetto, sempre che sia assicurata la sicurezza stradale e siano comunque evitati inquinamenti".

In conclusione considerato che il Dlgs n. 285/1992 prevede e consente una deroga alle norme per la costruzione di strade e/o loro adeguamento per esigenze ambientali, è necessario presentare la valutazione di tutte le soluzioni alternative possibili del tracciato, al fine di evitare la realizzazione di una nuova strada all'interno del Parco, e limitare al minimo possibile l'impatto sull'ambiente, valutando attentamente costi e benefici non solo in termini puramente economici.

Contributo interno Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali

Geologia – Geomorfologia - Geotecnica

Geologicamente l'area d'intervento insiste sulla "Formazione della Laga" formatasi durante il Messiniano attraverso sedimentazione torbidityca. In questo contesto, si possono riconoscere, nella costituzione arenacea generale di tutto il complesso della Laga, tre "Membri" ben distinti, quali:

- Membro Pre-Evaporitico;
- Membro Evaporitico;
- Membro Post-Evaporitico.

Litologicamente il sito è caratterizzato dalle "Arenarie Massive" e dalle "Arenarie in Strati Spessi di Ambiente Euxinico". Tra i due tipi di Arenaria, cambia l'ambiente deposizionale ma non cambiano le caratteristiche litologiche e litotecniche dei terreni interessati in quanto la stratigrafia è sempre arenacea e, i valori geotecnici d'interesse progettuale sono, pressoché simili. La differenza è esclusivamente geologica in quanto le "Arenarie Massive" hanno come livello guida, un livello "Vulcano-clastico" mentre le "Arenarie in Strati Spessi di Ambiente Euxinico" hanno come livello guida le "gessareniti" (Arenarie gessose stratificate).

Queste litologie "Arenacee" sono a tratti ricoperte da materiale eluvio – colluviale sabbioso. Nella situazione geologica descritta che vede la presenza della formazione arenacea a luoghi in affioramento e/o ricoperta da un esiguo spessore di materiale di copertura sabbiosa, si può affermare che non esistono problematiche particolari di natura geologica in quanto il substrato arenaceo è posto a breve profondità dal P.C.

Anche se spesso affiorano terreni eluvio colluviali non sono presenti segni di instabilità, i terreni si presentano con un buon grado di addensamento delle arenarie con la matrice limosa che fa da collante tra le varie particelle. Nella matrice sono inglobati inerti isolati di arenaria di varia grandezza che conferiscono all'intero affioramento un buon grado di resistenza e di stabilità mantenendo stabili anche zone con maggiore pendenza (aree d'incisione fluviale). Più in superficie, la litologia si presenta alterata nella sua parte fina dove, gli agenti atmosferici concorrono in maniera incisiva al decadimento delle proprietà chimico-fisiche del materiale, questa caratteristica non determina, comunque, nessun tipo di instabilità, così come indicato dal Piano di assetto idrogeologico (PAI), con aggiornamento 2016.

A livello geotecnico il parametro "angolo d'attrito interno dei materiali" ci descrive la presenza di litologie molto stabili, infatti tale parametro assume valori minimi da 27° a 30° nelle unità più superficiali e valori elevatissimi nelle unità di substrato (35° - 40°).

Contributo interno Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali

Aspetti Vegetazionali

Nella valutazione d'incidenza viene evidenziato che il progetto, per il tratto stradale dentro il Comune di Amandola, ricade nel territorio del Parco Nazionale dei Monti Sibillini, area Z2 "ambito periferico antropizzato", dove nel primo tratto si ripercorre il tracciato esistente, e successivamente il tracciato è ex-novo. Inoltre il proponente dichiara che in corrispondenza del Fosso delle Vosce sono previste opere di difesa spondale, mediante interventi di ingegneria naturalistica finalizzati al miglioramento ambientale e al ripristino della connessione ecologica legata al corso d'acqua.

Per quel che riguarda la vegetazione, nel SIA si afferma che l'ingombro a terra delle nuove parti del tracciato in progetto potrebbe comportare la perdita definitiva di zone caratterizzate da vegetazione naturale, e che tale sottrazione "risulta essere di entità estremamente modesta".

Tale affermazione non sembra trovare riscontro dalla visione della cartografia e dal sopralluogo effettuato.

La zona in cui verrà realizzato il progetto, dal punto di vista fitosociologico, è interessata da boschi a prevalenza di quercia che appartengono all'Erico arboreae-Quercetum pubescentis.

Nella relazione di compensazione forestale vengono nominati i parametri dendroauxometrici e si passa da questi al calcolo della superficie da compensare.

Si afferma infatti che la superficie stimata di progetto soggetta al taglio ammonta ad Ha 1,89 e che quindi la superficie di compensazione forestale sarà pari ad Ha 6,5. Mentre nella parte finale della stessa relazione è riportato che la superficie stimata di progetto soggetta al taglio ammonta a Ha 3,89.

La realizzazione del nuovo tracciato stradale comporta una riduzione di suolo agricolo e di aree boscate, l'abbattimento di alberi isolati e di filari alberati. Sono previste operazioni di scavo del suolo, sbancamenti e movimento terra per modellare il terreno e realizzare il basamento su cui costruire il nuovo manto stradale.

Sono previste aree di cantiere dove per il periodo temporaneo dei lavori saranno presenti aree di stoccaggio dei mezzi e dei materiali utilizzati e deposito del terreno asportato.

Si chiede di chiarire tramite relazione e cartografia adeguata, quali siano le strade ed i percorsi di cantiere (anche temporanei) necessari alla realizzazione delle pile dei viadotti, dei muri di sostegno, degli scatolari, delle gallerie artificiali e delle spalle dei viadotti. Tali dati, sono propedeutici al calcolo analitico delle superfici interferenti con le formazioni naturali o naturaliformi.

Dal momento che nelle relazioni presentate vengono considerate sommariamente la continuità ecologica e l'interruzione di connettività, si chiede di giustificare attraverso un'analisi più

approfondita, anche in relazione alla REM, l'assenza di effetti negativi significativi in termini di frammentazione e connettività.

Di fronte all'evidente approssimazione con cui viene affrontata la valutazione degli impatti sulla vegetazione e sugli ecosistemi, si ritiene necessario che vengano adeguatamente quantificate le superfici naturali e naturaliformi interferite in maniera temporanea o permanente, con specifico riferimento alla loro tipologia e al loro stato, al fine di valutare adeguatamente le entità degli impatti.

Sarà poi necessario, in relazione all'alternativa progettuale meno impattante, per gli impatti che non possono essere mitigati, individuare apposite compensazione attraverso la creazione o il miglioramento di habitat esterni all'area di progetto avvalendosi anche della collaborazione del Parco o delle Unioni Montane.

Si fa presente che la valutazione degli impatti e la successiva individuazione e quantificazione delle misure compensative deve tenere conto del valore ecologico degli ecosistemi interferiti e delle relative funzionalità ecologiche temporaneamente o permanentemente compromesse.

Il Piano di Monitoraggio Ambientale che è incentrato sulla verifica della qualità e del grado di conservazione delle formazioni vegetali ante operam e in corso d'opera, dovrà prevedere anche rilievi puntuali posteriori all'ultimazione dei lavori sulle superfici ripristinate e su quelle a compensazione per un periodo di 5 anni.

Contributo interno Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali **Aspetti Faunistici**

Come riportato dal progetto, per quanto riguarda il contesto territoriale nel quale si inserisce l'area di progetto stessa, la presenza di habitat sia forestali che aperti, favorisce in quest'area la frequentazione di diverse specie animali e l'utilizzazione come area di passaggio.

Da progetto, sono previsti due viadotti e vengono inoltre introdotte n. 2 gallerie artificiali (di lunghezza 20 e 30 m), inoltre un sottopasso scatolare al di sotto della Viabilità secondaria VS.01. Tali operazioni rientrano nell'ambito di un intervento riprofilatura del versante collinare ad Est del tracciato tra le progressive 1+400 e 1+600, creando un percorso per la fauna locale volto a scavalcare in quota la viabilità in progetto e un miglioramento funzionale dell'area.

Si sottolinea l'importanza di collocare comunque, anche in assenza di dati specifici, frequenti varchi di continuità territoriale oltre ai normali provvedimenti relativi alla viabilità locale ed agricola e le strutture di continuità faunistica (sottopassi, ecc.). Tali varchi vanno collegati con i sistemi di recinzione e/o di deterrenza (es. catarifrangenti speciali che riflettono le luci delle macchine verso l'esterno delle carreggiate). Inoltre, risultano anche fondamentali sistemi di siepi ad invito per sottopassi.

Non essendo gli spostamenti facilmente prevedibili e in mancanza di dati puntuali (ad es. casistiche sugli eventi incidentali o conoscenza diretta di rotte di spostamento abitualmente utilizzate) è fondamentale una fase conoscitiva, condotta da esperti faunistici, in cui vengano rappresentati gli spazi d'interesse faunistico e le rotte di spostamento più probabili della fauna. Sulla base di tale documento è possibile giungere ad individuare i punti di maggiore probabilità di interferenza della strada con la fauna, dove dovranno essere previsti gli interventi di permeabilizzazione dell'infrastruttura. Tale documentazione consentirebbe anche di progettare gli interventi di rafforzamento della rete ecologica e di connessione con gli habitat di maggior interesse faunistico con l'impianto di specie arboree e arbustive. In particolare, si rileva la particolare esigenza di attraversamenti faunistici, nel settore Sud del tracciato in progetto, che si appoggia su un'area di cresta, con un tratto in rilevato, al fine di garantire adeguata connettività tra i reticoli idrografici Fosso delle Vosce e Carognetto. Inoltre, per determinare l'efficacia delle misure applicate è necessario un periodo di monitoraggio post-operam, (fase di monitoraggio non riportata nel PMA del Proponente) per verificare l'effettivo utilizzo dei passaggi dopo l'entrata in esercizio della strada per un periodo di almeno tre anni, tempo necessario per il periodo di adattamento della fauna. Tale monitoraggio deve



essere accompagnato da un censimento periodico delle collisioni con i veicoli, facendo particolare attenzione ai periodi primaverili ed autunnali. Per quanto riguarda la componente Rumore e i suoi effetti sulla Fauna, si prende atto di quanto riportato nello SIA, che esclude elementi di criticità a riguardo.

Il progetto dovrà altresì prevedere un cronoprogramma degli interventi sulla vegetazione 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.

CONCLUSIONI

A seguito dell'istruttoria condotta, del sopralluogo effettuato e dei contributi/pareri pervenuti, lo scrivente Settore ritiene di non poter esprimere al momento ed in maniera compiuta, il parere di competenza, per le carenze e gli approfondimenti progettuali necessari, sopra indicati. Ci si riserva di trasmettere eventuali contributi istruttori pervenuti successivamente all'invio della presente nota.

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

Si chiede infine di riportare, nell'intestazione di eventuali note indirizzate allo scrivente Settore, il codice identificativo del procedimento amministrativo regionale: [V00996].

Cordiali saluti

SF/EV/AC/VG

La Responsabile del Procedimento
Velia Cremonesi

Il Dirigente
Roberto Ciccio

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

Allegati

- 1. Contributo ARPAM – Area Vasta Sud (prot. n. 1539410 del 21/12/2023);*
- 2. Parere Ente Parco Nazionale dei Monti Sibillini (prot. n. 1542632 del 21/12/2023);*
- 3. Verbale di sopralluogo istruttorio (ID n. 31654531 del 18/12/2023);*
- 4. Contributo settore Infrastrutture e Viabilità.*

Fascicolo 400.130.10 V00996

Alla

REGIONE MARCHE

Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile

Direzione: Ambiente e risorse idriche

Settore: Valutazioni e autorizzazioni ambientali

PEC: regione.marche.valutazamb@emarche.it

Oggetto: [ID:10617] (V00996) **Procedura di V.I.A./PNRR**, ai sensi dell'art. 23, D.Lgs. 152/2006 comprensiva dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.lgs. n. 42/2004, integrata con la Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e contestuale Piano di Utilizzo terre ai fini della verifica ex art. 9 del D.P.R. 120/2017. 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. 2° Stralcio.”**

(Rif. Vs. prot.n. 1482525 del 06/12/2023 acquisito al prot. ARPAM con n. 41288 del 06/12/2023)

Invio osservazioni

Con riferimento alla documentazione scaricata dal sito web del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica al link indicato nella richiesta di cui all'oggetto, si inviano le seguenti valutazioni, suddivise per matrici.

Caratteristiche del progetto

Il progetto definitivo in esame riguarda gli interventi del 2° Stralcio (Lotto 2) dei lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della sezione stradale in T.S. e di potenziamento delle intersezioni lungo la S.S. 78 “Picena”. Il progetto è localizzato nei territori dei Comuni di Sarnano (MC) e Amandola (FM); gli interventi si dipartono a Nord dalla sede stradale ubicata dopo l’abitato di Cardagnano Alto e terminano a sud collegandosi nel tratto limitrofo all’abitato di Montane. Il tracciato del progetto ha uno sviluppo planimetrico di circa 1,9 km lungo il quale sono previste le seguenti opere:

- rimodellazione del fosso Tenna con interventi di difesa spondale;
- realizzazione di una galleria artificiale avente inizio al km 0+490 per una lunghezza di 30m;
- realizzazione di due opere di sostegno poste prima e dopo la galleria artificiale;
- realizzazione di un viadotto (200,00m) avente inizio al km 0+545;
- opere di sostegno a nord e sud del Viadotto citato in precedenza;
- realizzazione di un secondo Viadotto (160,00m) avente inizio alla km 1+000,00;
- realizzazione di una seconda galleria artificiale posta al km 1+440 per una lunghezza di 20m
- opera di sostegno al km 1+660 per una lunghezza di 40m.

Per la realizzazione dell’intero asse sono stati previsti 945 giorni (circa 31 mesi).

AREA VASTA SUD

Le aree di cantiere sono state individuate come di seguito:

- è previsto un unico Cantiere Principale avente funzione di Campo Base e cantiere operativo e logistico. Il cantiere principale n.1, situato in località Cardagnano lungo la SP 78, ha superficie di 7.000 mq e ospita attrezzature tipiche di una zona operativa.
- è prevista un'area di deposito e stoccaggio degli inerti, dei materiali e dei detriti / rifiuti in prossimità del campo base.

Per l'area di cantiere, è stato sviluppato un apposito layout di cantiere al fine di evidenziare la loro funzionalità logistico-operativa.

OSSERVAZIONI

MATRICE ACQUE SUPERFICIALI

In riferimento alla nota della Regione Marche Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali **Prot. 1482525 del 6/12/2023**, registrata in pari data al **Prot. Arpam 41288**, con richiesta di un contributo istruttorio in seguito all'avvio del procedimento, esaminata la documentazione pubblicata sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, si rappresenta quanto segue, relativamente alla matrice acque superficiali:

Nel Piano di Monitoraggio Ambientale Elaborato N R201, Capitolo R2, Relazione PMA, vengono indicati i punti di monitoraggio in corrispondenza dei corsi d'acqua superficiali interessati dal progetto, in numero di 3 posizionati tra monte e valle come da planimetria (Elaborato N R202), i parametri da monitorare, le relative metodiche ed i tempi e la frequenza del monitoraggio come da cronoprogramma (Elaborato R203).

Considerato che le interferenze idrauliche del tracciato in progetto con il reticolo idrografico di superficie, descritte nella relazione idrologica e idraulica, sono costituite da un sistema di fossi minori di estensione molto contenuta e di ridotta importanza e che nel progetto definitivo sarà caratterizzata l'idrologia dei fossi oggetto delle opere di sistemazione idraulica, si ritiene che i parametri chimico fisici e la valutazione dell'indice LIMeco proposti nel PMA siano idonei per valutare le eventuali variazioni delle caratteristiche qualitative dei corpi idrici superficiali potenzialmente interessati dalle azioni di progetto rispetto alla situazione ante operam. Dovrà essere valutata l'idoneità e la rappresentatività dei tratti fluviali per l'eventuale applicazione degli indici biologici proposti per le acque superficiali quali STAR-ICMi e IFF. Questa valutazione rientra nei requisiti del PMA descritti nella relazione e cioè la flessibilità rispetto alle esigenze ed alla variabilità delle condizioni che potranno determinarsi nel corso della realizzazione e dell'esercizio dell'opera.

Nello studio degli impatti potenziali in fase di cantiere e degli impatti dell'opera in relazione alla sua presenza e all'esercizio il proponente prevede una serie di misure gestionali atte a garantire il mantenimento dello stato quali-quantitativo dei corpi idrici superficiali e sotterranei e misure di mitigazione dei potenziali impatti da eventi accidentali. Tali misure sono condivise da questa struttura.

MATRICE ARIA

Determinazione della pressione esercitata dall'opera sulla componente atmosfera in fase cantiere

La ditta ha effettuato una valutazione delle concentrazioni di inquinanti in fase di cantiere per la stima delle concentrazioni delle polveri (PM₁₀ e PM_{2,5}) e degli ossidi di azoto (NO_x e NO₂) generate dalla

AREA VASTA SUD

rimozione del cappellaccio per la realizzazione del nuovo tracciato, rimozione del terreno per la realizzazione della nuova sede stradale, transito dei mezzi d'opera, fumi di combustione dei mezzi d'opera, movimentazione del materiale e suo stoccaggio in cumuli e erosione del materiale dei cumuli da parte del vento.

- Nell'elaborato R 104 "CAPITOLO R – AMBIENTE CAPITOLO R1 – STUDIO IMPATTO AMBIENTALE – STUDIO DI IMPATTO ATMOSFERICO – IN FASE DI CANTIERE", al capitolo 5.2 "FATTORI DI EMISSIONE", paragrafo 2.1.5 "Atmosfera e clima" è indicato che:
 - ✓ *"Relativamente alla rimozione del cappellaccio ... a scopo puramente cautelativo, nel calcolo dell'Emission Rate non si è tenuto conto di eventuali sistemi di mitigazione (bagnatura cumuli) per il contenimento della dispersione delle polveri che potrebbero essere messi in atto nelle giornate che presentano condizioni meteorologiche più sfavorevoli."*
 - ✓ *"Relativamente allo sbancamento...a scopo puramente cautelativo, nel calcolo dell'Emission Rate non si è tenuto conto di eventuali sistemi di mitigazione (bagnatura) per il contenimento della dispersione delle polveri che potrebbero essere messi in atto nelle giornate che presentano condizioni meteorologiche più sfavorevoli."*
 - ✓ *"Relativamente al transito dei mezzi su strada non asfaltate... a scopo puramente cautelativo, nel calcolo dell'Emission rate non si è tenuto conto dei giorni piovosi nell'arco dell'anno durante i quali, ovviamente, non si ha risollevarimento di materiale particolato dalla superficie della sede stradale."*
 - ✓ *"Relativamente alla formazione e stoccaggio del materiale in cumuli... a scopo puramente cautelativo, nel calcolo dell'Emission rate non si è tenuto conto di eventuali sistemi di mitigazione (bagnatura cumuli) per il contenimento della dispersione delle polveri che potrebbero essere messi in atto nelle giornate che presentano condizioni meteorologiche più sfavorevoli"*.
 - ✓ *"Relativamente all'erosione dei cumuli dal vento... a scopo puramente cautelativo, nel calcolo dell'Emission Rate non si è tenuto conto di eventuali sistemi di mitigazione (bagnatura cumuli) per il contenimento della dispersione delle polveri che potrebbero essere messi in atto nelle giornate che presentano condizioni meteorologiche più sfavorevoli."*
 - ✓ *"La quantità di materiale rimosso giornalmente è stata calcolata sulla base della durata del cantiere prevista in 685 giorni. Considerata un periodo lavorativo di 8 h/g, essa risulta mediamente pari a 80,7 t/g; I fattori di emissione sono, cautelativamente, applicati come se tutte le operazioni di cantiere avvenissero contemporaneamente e non in sequenza (es: sbancamento successivamente allo scotico per il quale è prevista una durata di soli due mesi); I fattori di emissione relativi ai mezzi d'opera sono stati calcolati come se tutte le macchine operassero contemporaneamente all'interno delle aree di cantiere e per tutta la durata del periodo lavorativo."*
- Nell'elaborato R 104 "CAPITOLO R – AMBIENTE CAPITOLO R1 – STUDIO IMPATTO AMBIENTALE – PARTE 4 – GLI IMPATTI DELLA CANTIERIZZAZIONE", al capitolo 2.2 "BEST PRACTICES E SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE", paragrafo 2.2.2 "Aria e clima" è indicato che la ditta effettuerà le seguenti opere di mitigazione:
 - ✓ *"• copertura dei carichi che possono essere dispersi nella fase di trasporto dei materiali, utilizzando a tale proposito dei teli aventi adeguate caratteristiche di impermeabilità e di resistenza agli strappi; • pulizia ad umido degli pneumatici degli autoveicoli in uscita dal cantiere, con l'utilizzo di apposite vasche d'acqua; • riduzione delle superfici non asfaltate all'interno delle aree di cantiere; • rispetto di una bassa velocità di transito per i mezzi d'opera nelle zone di lavorazione; • predisposizione di impianti a pioggia per le aree eventualmente"*

AREA VASTA SUD

destinate al deposito temporaneo di inerti; • programmazione di sistematiche operazioni di innaffiamento delle viabilità percorse dai mezzi d'opera, con l'utilizzo di autobotti, nonché della bagnatura delle superfici durante le operazioni di scavo e di demolizione; • posa in opera, ove necessario, di barriere antipolvere di tipo mobile, in corrispondenza dei ricettori più esposti agli inquinanti atmosferici; • ottimizzazione delle modalità e dei tempi di carico e scarico, di creazione dei cumuli di scarico e delle operazioni di stesa."

- Nell'elaborato R 201 "CAPITOLO R – AMBIENTE CAPITOLO R2 – PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE – RELAZIONE PMA", al capitolo 5.2 "MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA", è indicato che la ditta effettuerà un piano di monitoraggio dell'aria:
 - ✓ *"Al fine di stimare le concentrazioni degli inquinanti considerati nelle attività di monitoraggio e determinare i parametri meteorologici durante la realizzazione dei lavori e l'esercizio dell'opera in progetto, sono stati individuati complessivamente 2 punti di monitoraggio, in direzione Nord-Sud (uno più vicino ad Amandola e l'altro lungo la parte cantierizzata)."*

Determinazione della pressione esercitata dall'opera sulla componente atmosfera in fase d'esercizio

- Nell'elaborato R 104 "CAPITOLO R – AMBIENTE CAPITOLO R1 – STUDIO IMPATTO AMBIENTALE – PARTE 5 – GLI IMPATTI DELLE OPERE E DELL'ESERCIZIO", al capitolo 1.2 "LA SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI DELL'OPERA", paragrafo 1.2.4 "Atmosfera e clima" è indicato che:
 - ✓ *"Si prevederà la redazione ed esecuzione del Piano Ambientale di Cantiere PAC, monitorato attraverso le misurazioni del Piano di Monitoraggio Ambientale PMA che saranno anticipate in fase di cantiere."*
- Nell'elaborato R 133 "CAPITOLO R – AMBIENTE CAPITOLO R1 – STUDIO IMPATTO AMBIENTALE – STUDIO DI IMPATTO ATMOSFERICO – IN FASE DI ESERCIZIO", al capitolo 5 "VALUTAZIONE DELL'INCREMENTO DEGLI INQUINANTI", paragrafo 5.1 "Individuazione delle sorgenti di emissione" è indicato che:
 - ✓ *"Di seguito sono riportate le tipologie di sorgenti ritenute significative, per le quali è stato possibile effettuare delle ipotesi sulla definizione dei fattori di emissione: fumi di combustione dei veicoli in transito e fumi di combustione dei veicoli in transito."*
 - ✓ *"Dall'esame dei dati si evince che un'ampissima porzione del territorio interessato dall'intervento in progetto, che comprende tutti i recettori sensibili e la popolazione interessata, risulta essere esposta ad un netto decremento del livello di inquinanti atmosferici."*
 - ✓ *"Nel calcolare i fattori di emissione di ciascun inquinante in input al modello di calcolo, nonché nel set-up dello stesso, sono state adottate, con approccio ampiamente cautelativo, le seguenti misure:.... le concentrazioni di ricaduta calcolate si riferiscono a fattori di emissione medi per ciascuna categoria di veicoli, riferiti al segmento maggiormente emissivo;... e concentrazioni di ricaduta degli inquinanti sono state calcolate come incremento massimo (Worst Case Condition) nel periodo di mediazione (1h, 24h, Anno Civile)."*
 - ✓ *"I risultati di tutte le elaborazioni effettuate e descritte nei precedenti capitoli della presente relazione, mostrano: 1. il rispetto dei limiti della qualità dell'aria imposti dal D. Lgs. 155/2010 per i parametri PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, CO e Benzene in relazione ai periodi di mediazione temporale previsti per ciascuno; 2. l'assenza di situazioni che possano dare luogo a superamenti dei valori limite della qualità dell'aria."*

MATRICE RIFIUTI / SUOLO

Per la realizzazione del tracciato è prevista la demolizione di manufatti; ciò nonostante non sembra che tra gli impatti valutati in fase di cantiere sia stata prevista la produzione di **rifiuti**. In generale, dalla documentazione esaminata (elaborato T00IA00AMBRE04 di ottobre 2023 – Parte 4 – Gli impatti nella cantierizzazione), non risulta che siano state definite le tipologie di rifiuti prodotti in fase di cantiere e di esercizio, una stima delle quantità e la loro gestione in termini di avvio a smaltimento/recupero.

Unica misura che è stata definita riguarda i rifiuti organici per cui *“nelle aree di cantiere si dovrà quindi evitare di lasciare al suolo rifiuti organici, allo scopo di non attirare animali”*

Alla Figura 3 Particolare S2 dell’elaborato T00IA00AMBRE05 (n. R105 – Parte 5 – Gli impatti delle opere e dell’esercizio) è rappresentato lo schema del campo base ed è stata indicata l’area destinata allo stoccaggio dei rifiuti prodotti.

Visto l’elaborato T00IA00AMBRE04 di ottobre 2023 (N. R104 – Parte 4 – Gli impatti della Cantierizzazione), **in merito alla componente suolo**, i potenziali impatti ambientali individuati riguardano il consumo di suolo e l’alterazione della qualità e/o della funzionalità del suolo e dei relativi prodotti agroalimentari.

Il proponente dichiara che l’approntamento delle aree di cantiere avverrà su superfici agricole (principalmente seminativi) che al termine dei lavori verranno ripristinate allo stato originario. Particolare attenzione verrà posta al ripristino delle condizioni di fertilità dei suoli tramite accantonamento in siti idonei del terreno rimosso in attesa del suo riutilizzo, evitando la dispersione dell’humus ed il deterioramento delle qualità pedologiche.

Inoltre *“in fase di cantiere, tutte le lavorazioni saranno condotte dotando i mezzi d’opera di idonei sistemi per evitare sversamenti accidentali di oli/idrocarburi e saranno adottate adeguate precauzioni e misure di salvaguardia delle acque, del suolo e della qualità dell’aria per contenere al massimo la dispersione delle polveri e la produzione di acqua inquinata, che potrebbero alterare la condizione di salute delle biocenosi presenti”*.

Tenuto conto della tipologia di opera, della natura temporanea delle fasi di cantiere e delle azioni di ripristino e mitigazione previste, il proponente considera *“... trascurabili le interferenze sul fattore ambientale Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare.”*

Nell’elaborato T00IA00AMBRE05 di ottobre 2023 (n. R105 – Parte 5 – Gli impatti delle opere e dell’esercizio), al fine di verificare gli effetti sul suolo dovuti al traffico in fase di esercizio, il proponente fa riferimento alle valutazioni condotte per la componente atmosfera dalle quali non emergono situazioni di superamento dei limiti, per i parametri ossidi di azoto, biossidi di azoto, monossido di carbonio, benzene, PM10 e PM2.5, in prossimità dei recettori presi come indicatori. Sulla base dei risultati ottenuti lo stesso valuta l’impatto trascurabile.

Il **Piano di Monitoraggio Ambientale** (elaborato T00IA09AMBRE01 del luglio 2023 n. R201 – capitolo R2 – Relazione PMA) prevede il monitoraggio del **suolo** nella fase Ante Operam e nella fase di cantiere (Corso d’opera) in corrispondenza di tre punti (SUO_01, SUO_02 e SUO_03) a tutela del terreno vegetale e delle coltri pedologiche. Sulla base di quanto sopra si ritiene che:

- debba essere giustificata l’ubicazione ed il numero dei punti di monitoraggio del suolo/sottosuolo in relazione alla valutazione degli impatti;
- affinché il monitoraggio risulti significativo dovrà essere esteso anche alla fase post operam;
- debba essere giustificata l’assenza del monitoraggio relativo a indici ed indicatori finalizzati alla verifica della conservazione della capacità d’uso del suolo (ad es. analisi biologiche QBS-ar, indici di diversità, ecc.);

AREA VASTA SUD

- 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.

Sulla base di quanto sopra si ritiene che:

- in assenza di esplicito riferimento si ritiene che debbano essere indicate 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;
- i rifiuti che verranno prodotti 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;
- in assenza di specifiche indicazioni in merito, si ritiene 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;
- i rifiuti che verranno prodotti 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;
- eventuali potenziali contaminazioni dovute a sversamenti accidentali, ecc. dovranno essere gestite nel rispetto del Titolo V parte quarta del D. Lgs. 152/2006;
- 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;
- 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 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.

TERRE E ROCCE DA SCAVO - PIANO DI UTILIZZO

Esaminata la documentazione pubblicata sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, relativamente alle terre e rocce da scavo si fa osservare che nell'elaborato P101 "Piano di Utilizzo Terre" (cod. elaborato T00SG00AMBRE01) il proponente illustra le modalità di gestione dei materiali da scavo associati alla realizzazione dell'opera. In ottemperanza a quanto stabilito all'art.9 del DPR 120/2017, è stato predisposto il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo in conformità all'Allegato 5 del decreto in parola. Si osserva tuttavia che dall'esame della documentazione si evincono alcuni aspetti per i quali si chiedono i seguenti chiarimenti.

- Nell'elaborato A002 "Relazione Generale Illustrativa" (cod. elaborato T00EG00GENRE01) il proponente scrive che *"dall'analisi del progetto, e fatte le opportune considerazioni dai computi dei materiali di risulta, si è verificata sia la quantità delle terre prodotte dagli scavi, che sono pari a 54.670mc, che le*

AREA VASTA SUD

quantità di terre necessarie per la realizzazione di rilevati ed altro in cantiere per un totale di mc di 65.670. Da questo bilancio si evince che non esistono “esuberanti” da inviare a discarica, bensì un deficit di 11.000mc di materiale, che dovrà essere reperito dalle cave di prestito. Per ulteriori informazioni, si rimanda al Piano di Utilizzo delle terre.”

Il bilancio sopra esposto viene dettagliato nelle tabelle Scavi/Rilevati/Esuberanti contenute al paragrafo 4.2 del documento “Piano di Utilizzo Terre” dove in premessa alle stesse sono tuttavia riportati quantitativi non congruenti con i dati tabellati.

Si reputa necessario che venga chiarita l’incongruenza rilevata.

- Riguardo al piano di campionamento e analisi delle terre e rocce da scavo eseguito in fase di redazione del progetto preliminare e finalizzato all’accertamento delle qualità ambientali dei materiali escavati ai sensi dell’art. 4 del DPR 120/2017, al paragrafo 4.2 del documento “Piano di Utilizzo Terre” il proponente scrive che *“Dai risultati ottenuti si è verificato che le terre in oggetto, sono tutte compatibili sia con la colonna A che con la colonna B del D.Lgs152/06 secondo, quanto previsto, dalla Tab 4.1 (...)”*. Dall’esame dei risultati delle analisi effettuate sugli 11 campioni prelevati dati analitici, si evince tuttavia che il campione PZ03 C2 prof.1,2 m presenta una concentrazione di Idrocarburi C>12 pari a 81 mg/kg s.s. e dunque superiore alla rispettiva CSC prevista per la colonna A della Tab.1 (50 mg/kg s.s.) dell’Allegato 5 al Titolo V Parte IV del D.lgs.n.152/2006.

Si ritiene quindi che il produttore delle terre, alla luce del dato analitico sopra evidenziato e tenuto conto in tal senso delle opzioni di gestione previste nell’Allegato 4, debba chiarire come intende gestire il materiale di scavo che sarà prodotto nel tratto di tracciato a cui è riferita la rappresentatività del campione PZ03 C2 prof.1,2 m.

- Nell’elaborato M001 “Relazione di cantierizzazione (cod. elaborato T00CA00CANRE01), al paragrafo 2 (Cantierizzazione - relazione sui campi base) il proponente scrive che *“La localizzazione del campo base/operativo, con relative aree di stoccaggio del materiale proveniente dagli scavi, di accumulo inerte per realizzare i rilevati e di materiale per la realizzazione delle opere d’arte, è stata effettuata sia in funzione delle esigenze legate alla realizzazione dell’opera, sia in funzione delle condizioni ambientali e dei vincoli presenti nei contesti interessati.”* Il documento contiene anche la planimetria generale e il Layout dell’area di cantiere n.1 nelle quali è delimitata l’area di stoccaggio inerti.

Con riferimento al deposito delle terre e rocce da scavo, il produttore dovrà provvedere affinché lo spazio destinato ad esse risulti fisicamente separato rispetto ai depositi di altri eventuali inerti e di rifiuti nonché adeguatamente segnalato, in conformità ai disposti dell’art.5 comma 1 lettera d) e lettera e).

L’area dedicata alle terre qualificate come sottoprodotto dovrà essere chiaramente individuata anche nelle planimetrie di progetto che si chiede di integrare a tal fine.

MATRICE RUMORE

In merito all’intervento di cui all’oggetto e con riferimento alla matrice rumore si fa presente che la documentazione, caricata sul sito istituzionale del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica, denominata “R130-T00_IA07_AMB_RE01_A_Studio impatto acustico”, “R131-T00_IA07_AMB_RE02_A_Rapporto di misura per rilievi acustici”, “R132-T00_IA07_AMB_RE03_A_Scheda

AREA VASTA SUD

censimento ricettori acustici” non è firmata dal tecnico competente in acustica che ha effettuato le misure e le conseguenti valutazioni.

Si riscontra, inoltre, che non sono stati allegati i certificati di taratura della strumentazione (fonometri Larson Davis, Fusion e calibratore Larson Davis) richiamata a pag. 3 del documento “Rapporto di misura per rilievi acustici”.

Si chiede pertanto di far pervenire copia della documentazione relativa alla valutazione previsionale di impatto acustico sottoscritta dal TCA completa dei certificati di taratura della strumentazione utilizzata per le misure.

Distinti saluti

Per il Direttore di Area Vasta
La Dirigente
Responsabile del Servizio Territoriale

Dr.ssa Paola RANZUGLIA

Documento firmato digitalmente

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

Ci. 7.10.5/2023/SEG_2/2288
Pr. 797/23

13515-21/12/2023-EP_M078-SARCH-P

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

e p.c. Reparto Carabinieri del PNMS
Trasmissione via pec

Nucleo Carabinieri Parco di Montefortino
Trasmissione via pec

Oggetto: (V00996) [ID: 10617] Procedura di VIA/PNRR, ai sensi dell'art. 23, D.Lgs. 152/2006 comprensiva dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.lgs. n. 42/2004, integrata con la Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e contestuale Piano di Utilizzo terre ai fini della verifica ex art. 9 del D.P.R. 120/2017. S.S. 78 - Sarnano - Amandola - Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della sezione stradale in t.s. e potenziamento delle intersezioni. 2° Stralcio. Comunicazione di avvio del procedimento regionale e richiesta dei contributi istruttori.

Si fa riferimento alla Vs. nota, acquisita al protocollo di questo Ente al n. 12966 del 06/12/2023 con la quale si comunica l'avvio del procedimento regionale di VIA e si richiede il contributo istruttorio dei vari enti coinvolti tra cui l'Ente Parco.

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 l'Ente non è tenuto ad esprimersi se non per alcune valutazioni necessarie dovute ad opere che comunque confinano con esso.

Esaminata la documentazione del progetto scaricata dal link indicato nella suddetta nota, si prende atto che nel nuovo progetto, a partire dalla progressiva 1.080, gli interventi ricadono nel territorio del Parco e consistono in:

Tratto Montane - Rustici

- tratto del viadotto, iniziato alla progressiva 1.000 circa, per una lunghezza di circa 80 metri;
- tratto di strada (280 m circa), posto poco al di sotto di un crinale, che comporta la realizzazione di un rilevato verso valle (altezza massima circa 7 m) e la realizzazione di sbancamenti di limitata altezza fino alla successiva galleria dove raggiungono anche i 5 metri di altezza circa.
- galleria artificiale di circa 30 m di lunghezza;
- ulteriore tratto di strada simile al precedente fino alla progressiva 1.660 dove avviene l'immissione sull'originario tracciato della SS 78. Poco a nord (progressiva 1.540) è prevista la realizzazione di un tratto di collegamento tra la nuova viabilità con il vecchio tracciato. La realizzazione di questo tratto di collegamento prevede sbancamenti di altezza massima di circa 8 m.
- in prossimità del tratto di collegamento tra vecchie e nuova viabilità è indicata, in cartografia, una zona indicata come "area di riprofilatura del versante" ma non viene adeguatamente descritto il tipo e le dimensioni d'intervento. Tale riprofilatura avrebbe lo scopo di facilitare il sovrappasso dell'infrastruttura da parte della fauna locale.
- l'ultimo tratto, sino alla progressiva 1.864 circa, gli interventi prevedono un adeguamento della sede strada esistente, che qui fa da confine con il Parco, mediante un allargamento della vecchia sede stradale mediante rilevato a valle e piccoli sbancamenti a monte.
- lungo il nuovo tracciato sono inoltre previste zone di rinverdimento, indicate in apposito elaborato, con essenze tipo *Platus orientalis*, *Quercus robur* e *Tilia Hybrida*.

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).

Preso atto che gli interventi in progetto non ricadono all'interno di siti appartenenti alla Rete Ecologica Europea "Natura 2000" e che le opere, così come descritte non sembrano avere significative ripercussioni nelle ZPS/ZSC vicine.

Premesso quanto sopra si fa presente quanto segue:

- la parte di tracciato che ricade all'interno del Parco Nazionale dei Monti Sibillini interessa la zona C del Piano per il Parco dove è vietata l'apertura di nuove strade.
- Lungo questo tratto, il progetto non prevede la rinaturalizzazione della strada preesistente e, pertanto, il progetto si configura di fatto come la realizzazione di un nuovo tronco stradale, pertanto in contrasto con la suddetta previsione del Piano per il Parco.
- Le opere previste in questo tratto (galleria, strada in rilevato, viadotto, opere di scavo importanti...) implicano una rilevante trasformazione del territorio, caratterizzato da agroecosistemi di notevole valore paesaggistico.
- L'infrastruttura da realizzare si pone trasversalmente rispetto alle possibili direttrici di permeabilità faunistica tra gli ambienti più tutelati dell'area protetta e le aree immediatamente esterne, le quali costituiscono le unità di paesaggio per l'individuazione delle aree contigue ex art. 32 della legge n. 394/1991.
- Non sembrano essere presenti valutazioni sulle possibili alternative al tracciato se non l'opzione zero.
- Considerato che la legge n. 394/1991 e smi (legge quadro sulle aree protette), e, in particolare, dal l'art. 11, comma, 3, stabilisce che "[...] *nei parchi sono vietate le attività e le opere che possono compromettere la salvaguardia del paesaggio e degli ambienti naturali tutelati con particolare riguardo alla flora e alla fauna protette e ai rispettivi habitat [...]*".
- Considerato che il nuovo tracciato insisterebbe su aree protette di notevole pregio ambientale e che, pertanto, potrebbe trovare applicazione l'Art.2 Decreto Ministeriale 5 novembre 2001, n.6792, così come modificato dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 22 aprile 2004, il quale recita che "Le presenti norme si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali e per l'adeguamento di tronchi

stradali esistenti salva la deroga di cui al comma 2 dell'art.13 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285". Considerato che il comma 2 dell'art.13 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285" recita che *"La deroga alle norme di cui al comma 1 è consentita solo per specifiche situazioni allorquando particolari condizioni locali, ambientali, paesaggistiche, archeologiche ed economiche non ne consentono il rispetto, sempre che sia assicurata la sicurezza stradale e siano comunque evitati inquinamenti"*.

Visto il parere della commissione Nulla osta del 21/12/2023 che, preso atto che l'intervento consiste nella realizzazione di una nuova strada e implica una rilevante trasformazione del territorio e ricade in zona C del Piano per il Parco in cui, tra l'altro, è vietata l'apertura di nuove strade, ha espresso la necessità che vengano valutate tutte le possibili alternative al tracciato proposto.

In base alle considerazioni sopra esposte e considerato pertanto che il citato Dlgs n. 285/1992 prevede e consente una deroga alle norme per la costruzione di strade e/o loro adeguamento per esigenze ambientali, si dovranno valutare tutte le soluzioni alternative possibili per evitare la realizzazione di una nuova strada all'interno del Parco e limitare al minimo possibile l'impatto sull'ambiente, valutando attentamente costi e benefici non solo in termini puramente economici.

Per ulteriori informazioni e/o chiarimenti contattare il Dr. Geol. Maurizio Piccini al numero 0737961563 o all'indirizzo maurizio.piccini@sibillini.net.

Cordiali Saluti

MP

Il Direttore
D.ssa Maria Laura Talame



VERBALE DI SOPRALLUOGO ISTRUTTORIO

del 14/12/2023

- ID. PROGETTO:** 400.130.10.V00996 [ID: 10617]
- COMUNE DI:** Caldarola (MC)
- INTERVENTO PROPOSTO:** Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della sezione stradale e potenziamento delle intersezioni. 2° stralcio S.S. 78 - Sarnano – Amandola.
Procedura di VIA/PNRR, ai sensi dell'art. 23, D.Lgs. 152/2006 comprensiva dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.lgs. n. 42/2004, integrata con la Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e contestuale Piano di Utilizzo terre ai fini della verifica ex art. 9 del D.P.R. 120/2017.
- PROPONENTE:** Società ANAS SpA Struttura territoriale Marche

Sono presenti al sopralluogo:

Ente	Nominativi Funzionari
Regione Marche Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	Ing. Emanuele Vescovo Geol. Sergio Flammini Dott.ssa Antonella Curletta Biol. Vittoria Gnetti

PREMESSA

L'intervento in progetto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto 2 lettera c) denominata "strade extraurbane secondarie di interesse nazionale".

L'intervento rientra nel Piano Complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, Sub-misura A4, "Infrastrutture e mobilità", Linea di intervento 4, "Investimenti sulla rete stradale statale", ai sensi dell'art. 14 bis del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito con modificazioni dalla legge 28 luglio 2021, n. 108 e che, pertanto, per l'attuazione degli interventi, in quanto ricompresi nel Fondo Complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza previsti dall'art. 1, secondo comma, lett. b) del decreto legge 6 maggio 2021, n. 59, per i territori colpiti dal sisma del 2009 e del 2016, si applicano le misure di semplificazione amministrative previste dal decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120. Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica con nota Prot. n. 0198043 del 04/12/2023, acquisita al ns prot. n. 1473494 del 04/12/2023, ha comunicato, per il progetto in epigrafe, la pubblicazione della documentazione, la procedibilità dell'istanza.

Il progetto è soggetto ad autorizzazione paesaggistica, pertanto ai sensi dell'art. 25, comma 2- quinquies, del D.Lgs.152/2006, la procedura in oggetto comprende l'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

Rispetto alle aree naturali protette come definite dalla L. 394/1991 e ai siti della Rete Natura 2000, il progetto interferisce parzialmente con il Parco Nazionale dei Monti Sibillini.

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto, localizzato nella Regione Marche, nei Comuni di Sarnano e Amandola (Province di Macerata e di Fermo), ha per oggetto il 2° Stralcio dei lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale

della sezione stradale e il potenziamento delle intersezioni lungo la S.S. 78 "Picena". In particolare, gli interventi previsti ed elencati da Nord (abitato di Cardagnano Alto), terminano a sud, dopo un percorso di 1,9 km circa, ricollegandosi nel tratto limitrofo all'abitato di Montane, nel Comune di Amandola, prevedendo la realizzazione delle seguenti opere:

- opere di attraversamento dei fossi;
- galleria artificiale con inizio al km 0+490, per una lunghezza di 30 m;
- due opere di sostegno prima e dopo la galleria artificiale;
- viadotto (200,00 m) con inizio al km 0+545;
- opere di sostegno a nord e sud del viadotto sopra citato;
- viadotto (160,00 m) con inizio alla km 1+000,00;
- galleria artificiale al km 1+440, con una lunghezza di 20 m;
- opera di sostegno al km 1+660, con una lunghezza di 40 m.

ACCERTAMENTO DELLO STATO DEI LUOGHI

Il sopralluogo ha avuto inizio nella porzione Nord dell'intervento, nella zona di innesto con l'attuale SS 78 (Foto_1). Successivamente, sempre in Loc. Cardagnano, il nuovo tracciato riduce la curvatura verso Ovest del vecchio tracciato (Foto_2). Nel raddrizzamento di detta curva, il tracciato interferirà con una formazione alberata posta ad Est dell'odierno tracciato (Foto_3). Nella Foto_4 si ha una vista da Nord della curva del vecchio tracciato, il progetto inserisce una galleria in corrispondenza di detta curva.

Prima di arrivare alla galleria, nel rettilineo, il nuovo tracciato interferisce con specie arboree pioppi, che limitano ora ad Est il vecchio tracciato (Foto_5).

Nella Foto_6, si ha una vista dell'area in cui verrà realizzata la prima galleria artificiale (galleria artificiale con inizio al km 0+490, per una lunghezza di 30 m) e della formazione boschiva interferente.

Nella Foto_7 si ha una vista del Bosco a Roverella/Carpino interferente con il tracciato in progetto, in particolare viadotto e spalla del viadotto verso Nord (Punto A nella Carta dei punti di vista).

Da tale punto A, in direzione Est è visibile l'area del campo base del cantiere (Foto_8).

Successivamente il sopralluogo è proseguito, portandosi nel lato meridionale dell'intervento, e precisamente nel punto B della Carta dei punti di vista, dove vi è in progetto l'innesto Sud con il vecchio tracciato (Foto_9). Nella Foto_10 si ha una vista verso Nord del crinale dove è prevista la costruzione del nuovo tracciato. Il progetto prevede uno svincolo verso Est a servizio di C. Pecei. Dalla Foto_11 si rileva la notevole pendenza che andrà risolta per la realizzazione dello svincolo.

La Foto_12 rileva la presenza di querce secolari (individui Singoli su morfologia di cresta) che interferiranno con il tracciato in progetto, che localmente si presenterà in rilevato.

Nella Foto_13 si ha una vista dell'area in cui verrà ubicata la spalla del viadotto posto a Sud (viadotto (160,00 m) con inizio alla km 1+000,00) e le formazioni boschive presenti nelle aree prospicienti l'alveo del Fosso delle Vosce.

CONCLUSIONI

L'intervento proposto, che prevede in gran parte la realizzazione di tratti ex-novo, si colloca in un'area con una notevole valenza ambientale. Il tracciato interferisce in più parti con formazioni boschive e con alberi secolari isolati. Pertanto fin d'ora è necessario individuare le superfici in cui l'intervento proposto interferisce con la vegetazione, tramite relazione firmata da un tecnico agronomo forestale abilitato e cartografia a scala adeguata, con descrizione:

- dei singoli individui (tipologia/specie delle essenze arboree) che dovranno essere abbattuti/sostituiti, specificandone l'ubicazione, in relazione alla cartografia a scala adeguata;
- degli interventi di ripristino previsti a scopo compensativo;
- delle relative cure colturali.

Inoltre andrà stimata la superficie finale da compensare, attraverso l'utilizzo della metodologia VEC di cui alla DGR 780/2023. In tale modo sarà possibile considerare il valore ecologico dei biotopi interessati e delle superfici di compensazione.

Si richiede di dover chiarire tramite relazione e cartografia adeguata, quali siano le strade ed i percorsi di cantiere (anche temporanei) necessari alla realizzazione delle pile dei viadotti, dei muri di sostegno, degli scatolari, delle gallerie artificiali e delle spalle dei viadotti. Tali dati, sono propedeutici al calcolo analitico delle superfici interferenti con le formazioni boschive.

Nel tratto in progetto, nel settore Sud in cui la nuova strada è in rilevato, dovranno essere previsti idonei attraversamenti faunistici, possibilmente tramite redazione di uno studio, firmato da professionisti competenti in materia faunistica, con frequenza tale da garantire la connessione tra i reticoli idrografici Fosso delle Vosce e il Fosso Carognetto.

ENCO DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA E CARTA DEI PUNTI DI VISTA



Foto 1 Vista verso Sud della zona di innesto con l'attuale SS 78



Foto 2 Vista delle curva in attenuazione nel progetto (Zona Nord)



Foto 3 interferenza del nuovo tracciato con una formazione alberata posta ad Est



Foto 4 Vista da Nord del tratto in cui il progetto prevede una galleria artificiale



Foto 5 Interferenza del nuovo tracciato con specie arboree pioppi, carreggiata Est



Foto 6 Versante in cui verrà realizzata la galleria artificiale (Area Nord)



Foto 7 Area di Cresta, interferenza con formazioni boschive Roverella/Carpino (Punto mappa A)



Foto 8 Vista Area cantiere – campo base, vista verso Est



Foto 9 Innesto con la attuale SS 78, nei pressi del punto B in mappa

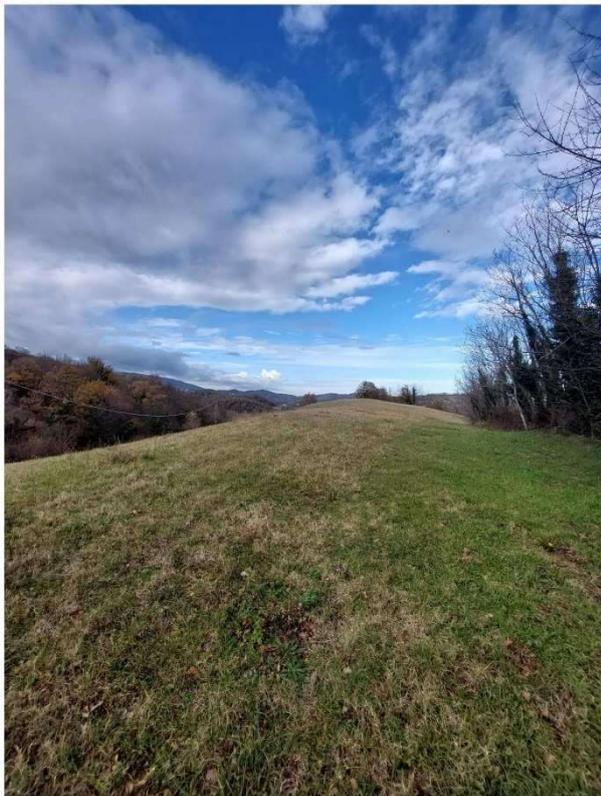


Foto 10 Area di crinale porzione Sud, interessata dal nuovo tracciato



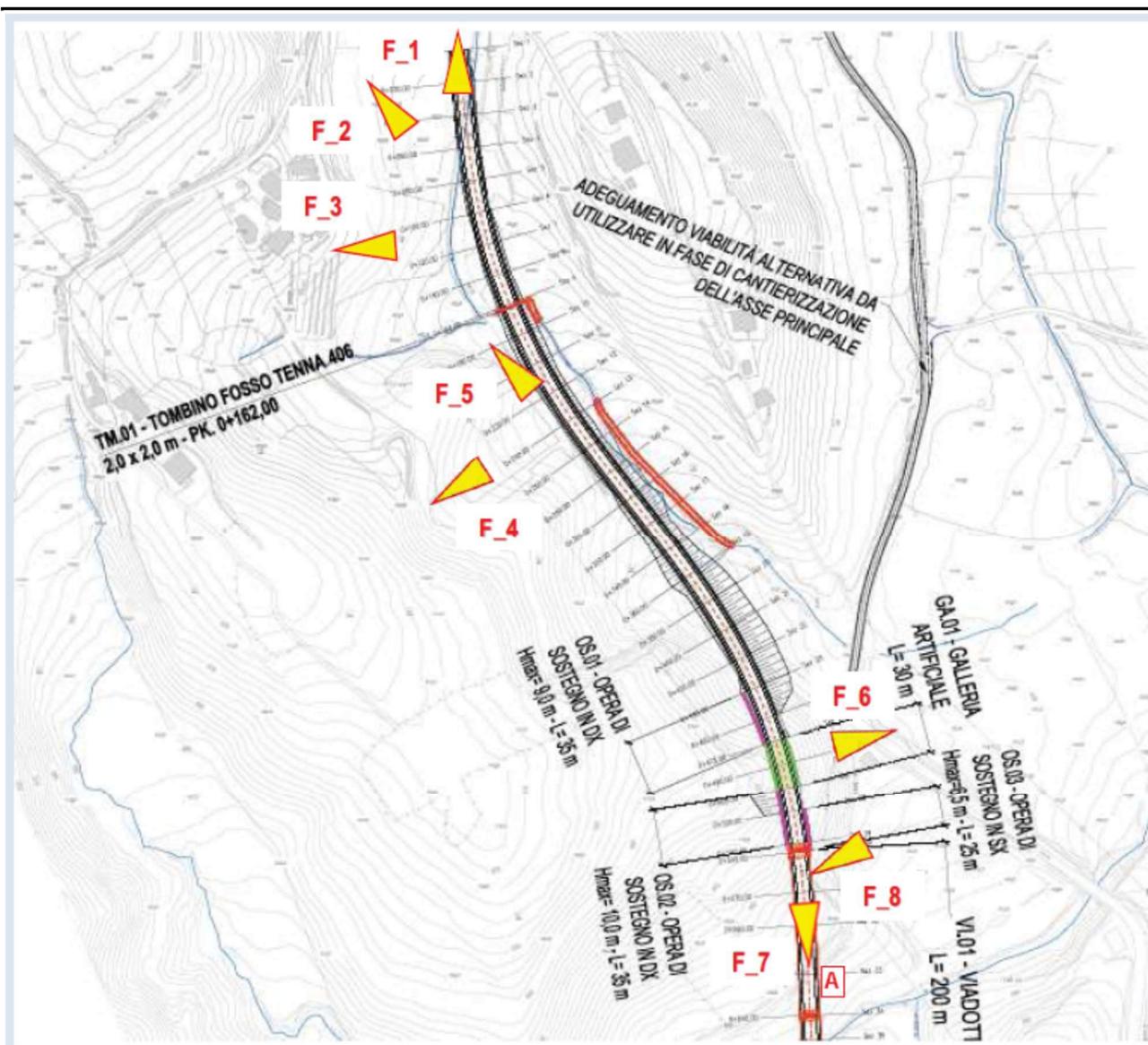
Foto 11 Vista dell'area che ospiterà lo svincolo verso Est a servizio di C. Pecei



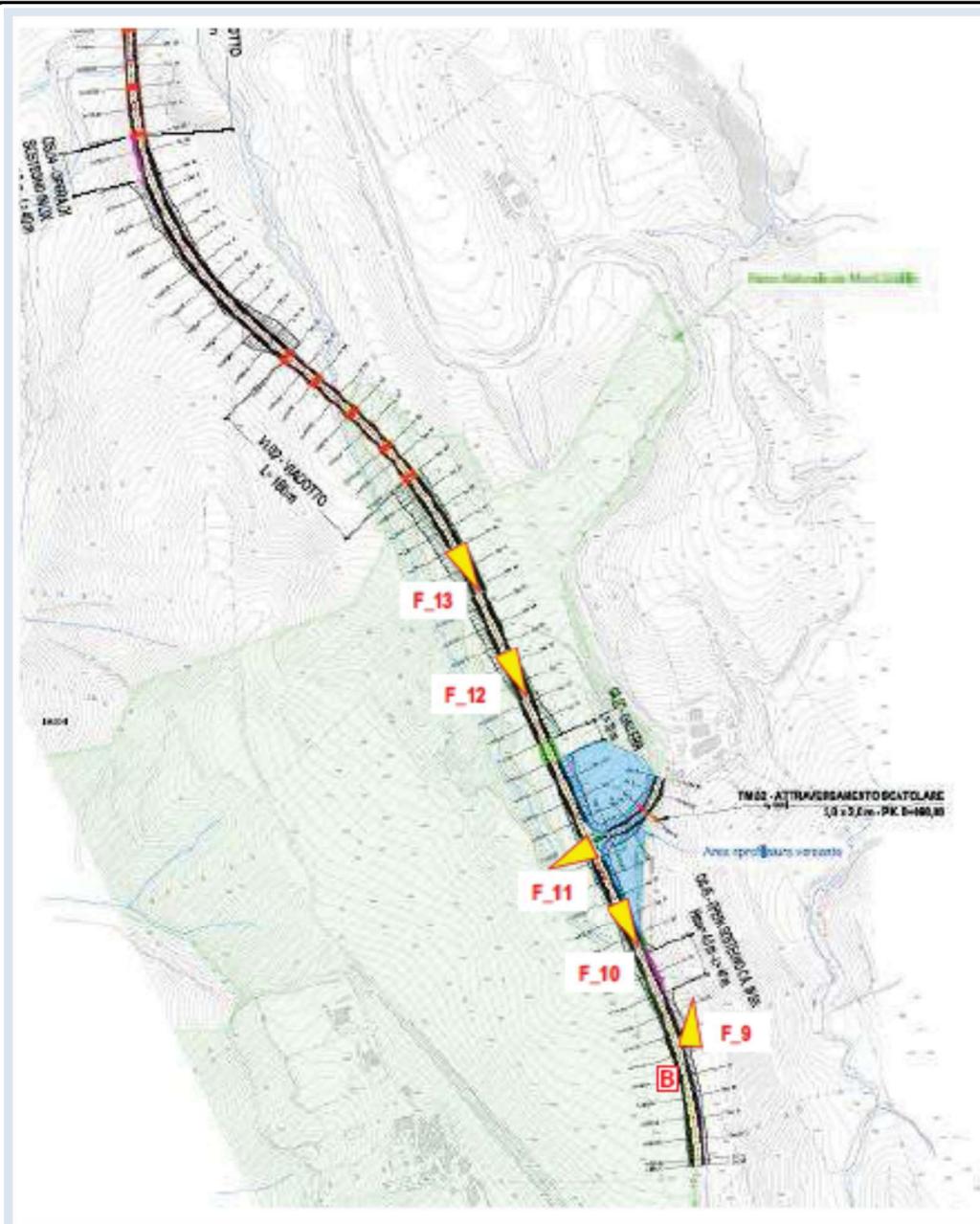
Foto 12 querce secolari, su morfologia di cresta, che interferiscono con il tracciato in progetto



Foto 13 vista dell'area in cui verrà ubicata la spalla del viadotto posto a Sud



Map_1 Carta dei punti di vista - A



Map_2 Carta dei Punti di vista - B

I Funzionari del Settore Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali

*Emanuele Vescovo
Sergio Flammini
Antonella Curletta
Vittoria Gnetti*

*Il Dirigente per presa visione
Roberto Ciccioli*

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

**Al Settore Valutazioni e Autorizzazioni
Ambientali
SEDE**

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

OGGETTO: (V00996) [ID: 10617] Procedura di VIA/PNRR, ai sensi dell'art. 23, D.Lgs. 152/2006 comprensiva dell'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.lgs. n. 42/2004, integrata con la Valutazione di Incidenza ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e contestuale Piano di Utilizzo terre ai fini della verifica ex art. 9 del D.P.R. 120/2017. S.S. 78 - Sarnano - Amandola - Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della sezione stradale in t.s. e potenziamento delle intersezioni. 2° Stralcio. CONTRIBUTO ISTRUTTORIO.

In riscontro alla nota prot. n. 1482525 del 06/12/2023, con la quale è stato comunicato l'avvio del procedimento per la formulazione del parere regionale nell'ambito della procedura di VIA statale in oggetto e richiesto di fornire le proprie valutazioni tecniche sul progetto, con riferimento agli aspetti di competenza del Settore, si rappresenta quanto segue.

L'intervento, relativo al 2° 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, è coerente con la pianificazione regionale in materia di infrastrutture (Piano Infrastrutture Marche 2032).

Il progetto prevede la realizzazione di una variante fuori sede di 1,9 km circa che si sviluppa a sud dell'abitato di Cardagnano Alto fino al bivio per l'abitato di Montane, ricucendo due tratti compresi nel 1° Stralcio ove è previsto l'adeguamento in sede, e risolvendo così le criticità dell'ansa di Montane.

L'intervento comprende le seguenti opere:

- n. 2 gallerie artificiali GA.01 e GA.02 di lunghezza, rispettivamente, pari a 30 m e a 20 m;
- n. 2 viadotti VI.01 e VI.02 di lunghezza, rispettivamente, pari a 200 m e a 160 m;
- n. 5 opere di sostegno;
- n. 2 tombini idraulici per l'attraversamento dei fossi.

È inoltre prevista la sistemazione della piattaforma stradale della viabilità secondaria di Cardagnano Basso che si riconnette alla statale verso Sarnano e verrà sfruttata quale viabilità alternativa durante la fase di cantierizzazione dell'asse principale.

Il tratto in variante presenta le 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.

Per quanto concerne l'andamento plano-altimetrico dell'asse principale, con riferimento ai criteri di progettazione e alle verifiche illustrati nell'elaborato D001 – T00PS00TRARE01 - *Relazione tecnica stradale*, risulta necessario chiarire se il tratto in variante è adeguato alle caratteristiche previste dal D.M. 05/11/2001 per una strada di Tipo C1. Inoltre, si segnala come il paragrafo 4.4 della relazione indichi come la costruzione del diagramma delle velocità sia stata effettuata assumendo una velocità di progetto compresa tra 20 e 30 km/h, a fronte dell'intervallo 60-100 km/h previsto dal sopracitato decreto per il tipo di strada in questione.

Si rappresenta, infine, che l'adeguamento della viabilità secondaria di Cardagnano Basso dovrà avvenire mantenendo gli accessi privati e gli innesti delle altre viabilità locali presenti lungo la strada.

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