

***PNC - PNRR: PIANO NAZIONALE COMPLEMENTARE AL PIANO  
NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA NEI TERRITORI COLPITI DAL  
SISMA 2009-2016, SUB-MISURA A4, "INVESTIMENTI SULLA RETE  
STRADALE STATALE"***

**S.S. 210 – AMANDOLA – SERVIGLIANO – LAVORI DI ADEGUAMENTO E/O  
MIGLIORAMENTO TECNICO FUNZIONALE DELLA SEZIONE STRADALE IN  
T.S. E POTENZIAMENTO DELLE INTERSEZIONI – 3° STRALCIO**

**LISTA DI CONTROLLO PER LA VALUTAZIONE PRELIMINARE  
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

<b>1. TITOLO DEL PROGETTO</b>
S.S. 210 - AMANDOLA – SERVIGLIANO - LAVORI DI ADEGUAMENTO E/O MIGLIORAMENTO TECNICO FUNZIONALE DELLA SEZIONE STRADALE IN T.S. E POTENZIAMENTO DELLE INTERSEZIONI - 3° STRALCIO

<b>2. TIPOLOGIA PROGETTUALE</b>	
<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ___	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto 2/lettera c	Strade extraurbane secondarie di interesse nazionale (denominata "S.S. 210 Fermana-Faleriense")
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ___	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ___	_____

<b>3. FINALITÀ E MOTIVAZIONI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE</b>
<p>Con Ordinanza n.1 del 16/12/2021 e ss.mm.ii, per l'attuazione degli interventi del 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, intitolata "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, gli interventi di adeguamento e messa in sicurezza delle strade statali gestite da ANAS S.p.a. e ricadenti all'interno del cratere sismico 2016, tra cui l'asse della S.S. 210, sono stati dichiarati misure integrative nell'ambito delle attività in corso in conseguenza degli eventi sismici che hanno colpito il territorio delle Regioni Lazio, Marche, Umbria e Abruzzo a partire dal giorno 24 agosto 2016 di cui all'art.4 co. 2 dell'Ordinanza del Capo della Protezione civile n. 408 del 15 novembre 2016;</p> <p>In attuazione di quanto disposto con l'Ordinanza sopra citata, è stato composto l'ottavo Stralcio del Programma, di cui fa parte l'intervento in oggetto, per la realizzazione degli Interventi urgenti di messa in sicurezza e ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali interessate dagli eccezionali eventi sismici che hanno colpito il territorio delle Regioni Lazio, Marche, Umbria e Abruzzo a partire dal giorno 24 agosto 2016 (art. 15-ter decreto-legge n. 189/2016, conv. in L. n. 229/2016; O.C.D.P.C. n. 408/2016), in piena continuità metodologica e operativa con le attività condotte dal 2016.</p> <p>Per l'attuazione del presente intervento, in quanto anche ricompreso nel Fondo Complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza previsto 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 inoltre 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, e ss.mm.ii. La dotazione finanziaria PNC-PNRR è quindi soggetta al monitoraggio ed alle scadenze di cui al Decreto Ministeriale 15 luglio 2021 del Ministero</p>

dell'economia e delle finanze, in tema di finanziamento, monitoraggio e rendicontazione dei progetti del PNRR.

Le aree dei crateri sismici 2009 e 2016 sono caratterizzate da una struttura insediativa frammentaria, eterogenea e tendente ad un assetto policentrico, dove la mobilità assume ancor più un carattere di necessità primaria per l'accesso ai servizi, alle funzioni di vita quotidiana e lo scambio commerciale. In relazione a questa complessità, l'attuale sistema di mobilità risulta, in termini di infrastrutture, poco sviluppato e datato, con reti primarie insufficienti, scarsa connessione alle direttrici nazionali di mobilità e forte mancanza di alternative di collegamento territoriale.

Il Programma degli interventi di ripristino della viabilità, al fine di raggiungere una completa integrazione delle aree interne con la vita della regione urbana, individua quelle zone caratterizzate da tempi di accesso eccessivi causati da una rete di mobilità con bassi livelli di servizio, imputabile a configurazioni geomorfologiche e naturalistiche complesse proprie dell'area in oggetto, al fine di risolverne le criticità.

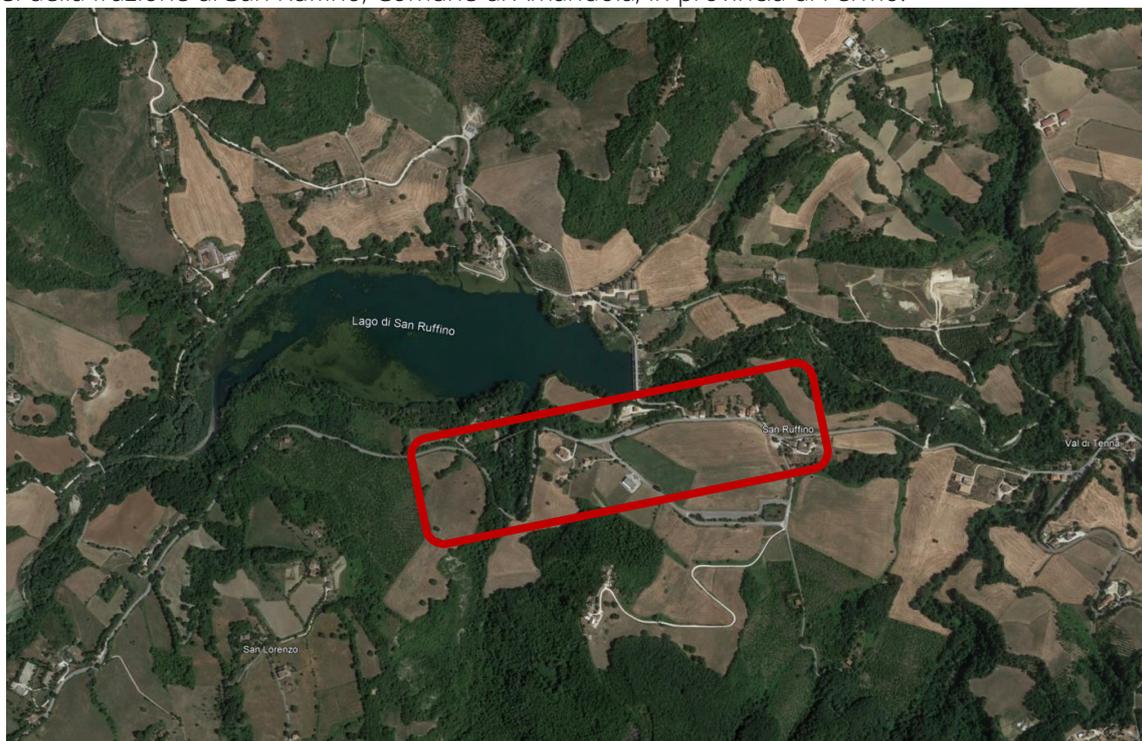
Le azioni del suddetto Programma sono state pertanto focalizzate a migliorare la sicurezza stradale e, al contempo, conservare nella loro integrità le componenti geomorfologiche e naturali delle aree interessate, prediligendo quindi, ove possibile, l'azione di adeguamento degli assi già esistenti per operare un diffuso miglioramento delle consolidate direttrici di mobilità di collegamento interregionale tra il sistema insediativo delle aree interne dell'Appennino Centrale, sulle quali sono previsti una serie di interventi concordati tra i Presidenti delle Regioni e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nell'ambito del sopra riportato quadro strategico e di finanziamento, l'intervento "S.S. 210 - Amandola - Servigliano - Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della sezione stradale in t.s. e potenziamento delle intersezioni - 3° Stralcio" di cui al presente progetto di fattibilità tecnico economica, risulta contribuire al necessario miglioramento generale delle condizioni di mobilità delle aree appenniniche, tra cui ricomprese le aree dei crateri sismici 2009 e 2016.

## **4. LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO**

### **4.1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL PROGETTO**

Il presente progetto "S.S. 210 - Amandola - Servigliano - Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della sezione stradale in t.s. e potenziamento delle intersezioni - 3° Stralcio" è localizzato nei pressi della frazione di San Ruffino, Comune di Amandola, in provincia di Fermo.



Localizzazione intervento su ortofoto

Il progetto si sviluppa parallelo al fondovalle del fiume Tenna che, nei pressi dell'area di intervento, forma un lago artificiale di moderna realizzazione (1961) a carattere stagionale che in autunno vira in favore di una conformazione paludosa. L'area è caratterizzata da un uso del suolo prevalentemente a seminativo con ridotte e discontinue aree boscate. La strada esistente oggetto di intervento si sviluppa parallelamente alla sponda meridionale del Tenna, opposta al borgo di San Ruffino, e costeggia una serie di abitazioni sparse fino all'Abbazia dei Santi Ruffino e Vitale.

Al fine di verificare la coerenza/conformità delle opere previste, inquadrare il progetto rispetto ai vincoli e alle tutele insistenti sulle aree nelle quali esso insiste e acquisire tutte le informazioni disponibili sugli elementi del paesaggio di riferimento, sono stati considerati i seguenti documenti:

- A. il Piano Paesistico Ambientale Regionale – P.P.A.R.;
- B. la Programmazione MIMS-ANAS 2021-2025;
- C. la Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (SRSvS);
- D. il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Amandola.

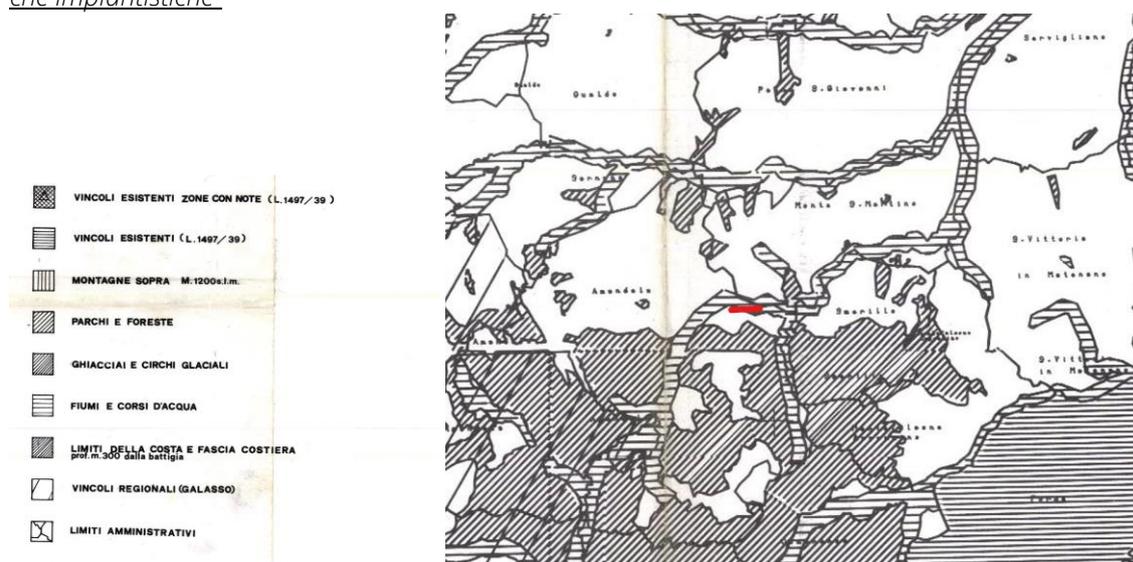
#### **A. IL PIANO PAESISTICO AMBIENTALE REGIONALE (PPAR)**

Il Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR) è stato approvato con Deliberazione Amministrativa n. 197 del 3.11.1989. Legge 8 agosto 1985, n.431 e L.R. 8 giugno 1987, n.26.

**In particolare, in riferimento all'area interessata dall'intervento in oggetto si rileva:**

Nella Tavola 1 'Vincoli paesistici e ambientali vigenti': il Piano individua un'area di interesse paesaggistico ai sensi del D.lgs 42/2004, art. 142 lettera c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;

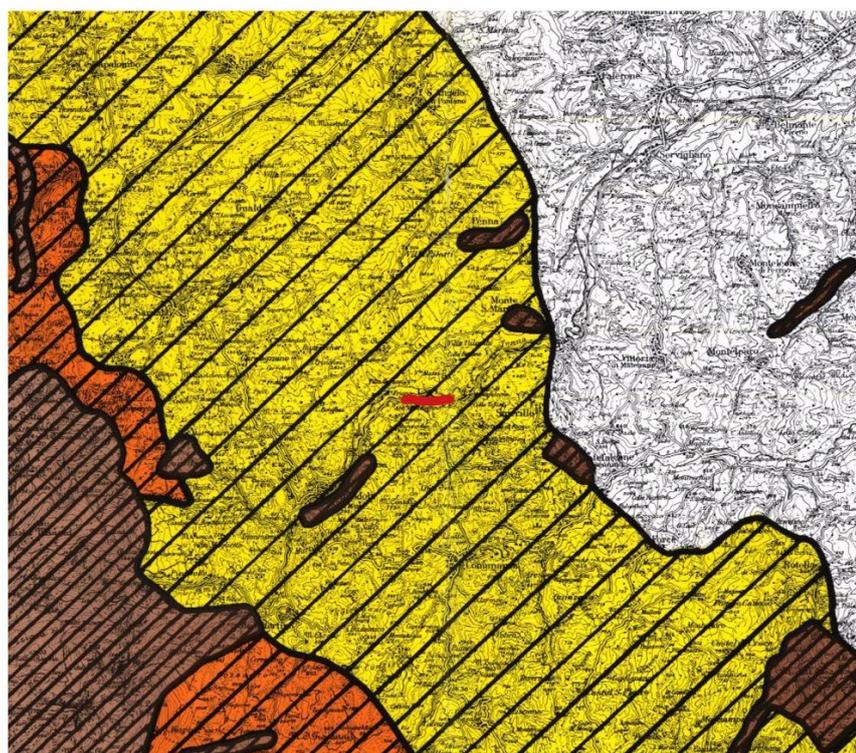
Per la fattispecie dei corsi d'acqua all'art. 29 NTA del PPAR Marche vengono stabiliti gli interventi ammessi e le attività realizzabili che includono le "le opere necessarie all'attraversamento sia viarie che impiantistiche"



Estratto P.P.A.R. Tavola 1 "Sistema vincolistico"

Nella Tavola 3 'Sottosistemi tematici': il Piano riconosce tre sottosistemi tematici denominati GA, GB, GC, definiti in base ai seguenti parametri:

- rarità a livello regionale e nazionale in assoluto;
- estensione delle aree, esposizione e frequenza delle forme geomorfologiche e degli elementi geologici caratteristici della regione;
- valore didattico e studi scientifici condotti.



Estratto P.P.A.R. Tavola 3 "Sottosistemi tematici"

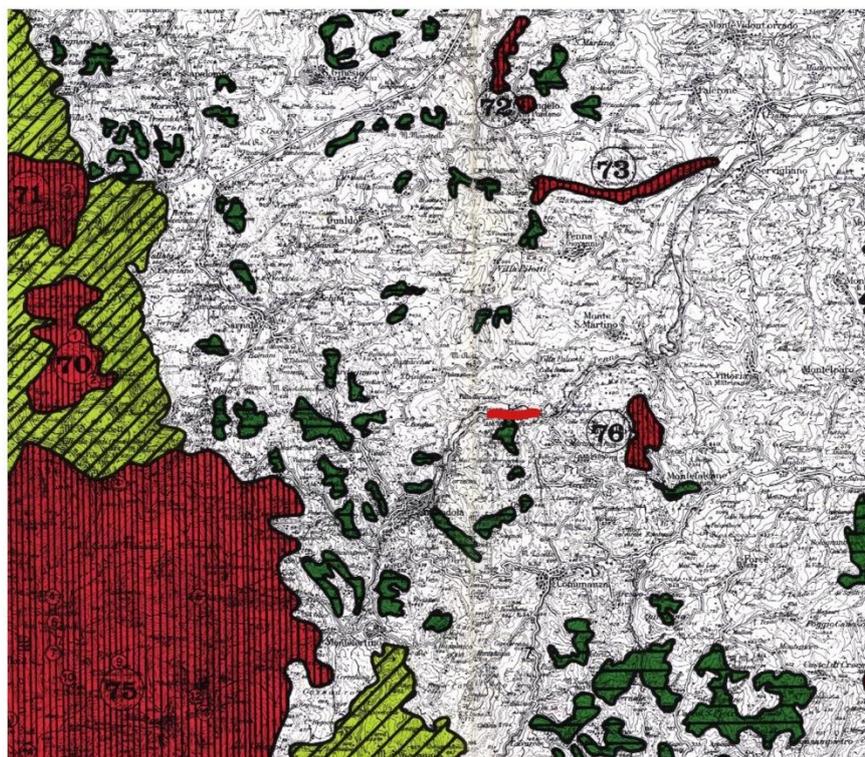
L'area di progetto ricade nelle aree GC così definite dall'art.6 delle NTA: "Area GC: sono presenti aree di valore intermedio con caratteri geologici e geomorfologici che distinguono il paesaggio collinare e medio-collinare della regione. Le zone GC sono state denominate nella tav. 3 «Aree di qualità diffusa».

All'art.9 delle NTA viene definito che nelle aree GC "le eventuali trasformazioni del territorio devono privilegiare soluzioni di progetto idonee ad assicurare la loro compatibilità con:

- a) il mantenimento dell'assetto geomorfologico d'insieme;
- b) la conservazione dell'assetto idrogeologico delle aree interessate dalle trasformazioni;
- c) il non occultamento delle peculiarità geologiche e paleontologiche che eventuali sbancamenti portino alla luce."

Nella Tavola 4 "Sottosistemi tematici ed elementi costitutivi del sottosistema botanico-vegetazionale" il Piano classifica il paesaggio vegetazionale delle Marche nelle aree BA, BB, BC, in base alla quantità e al tipo di presenze naturali.

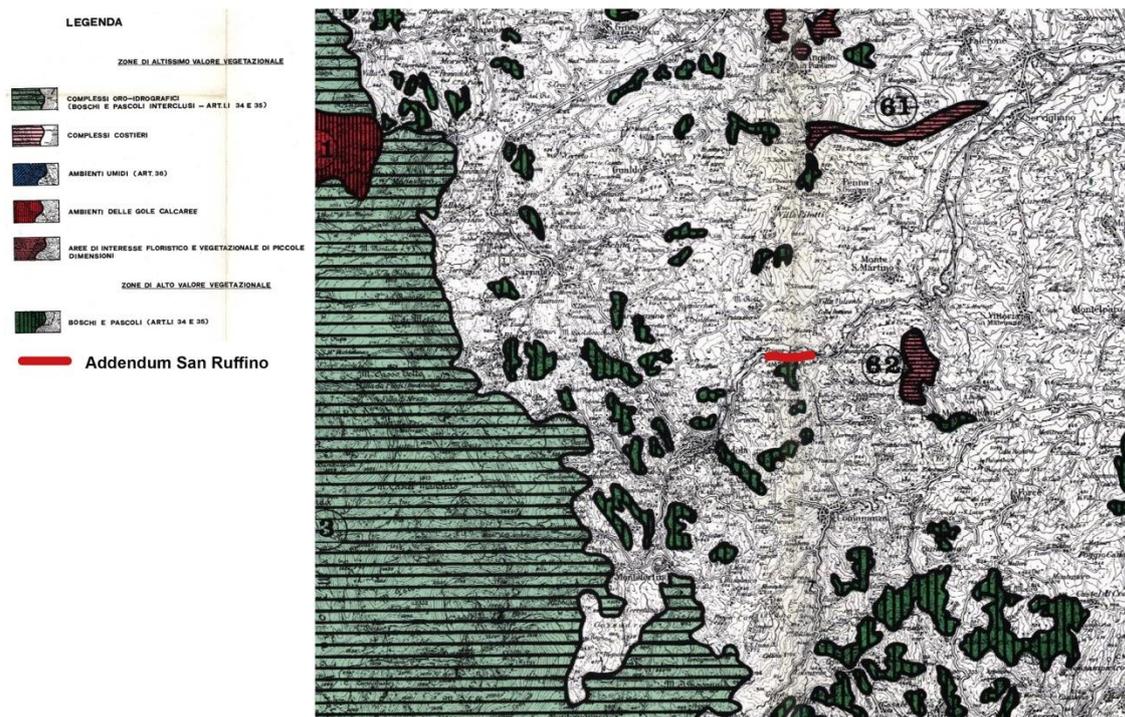
La strada esistente, oggetto di intervento, non interferisce con le aree sopracitate.



Estratto P.P.A.R. Tavola 4 "Sottosistemi tematici ed elementi costitutivi del sottosistema botanico-vegetazionale"

Nella Tavola 5 *Valutazione qualitativa del sottosistema botanico-vegetazionale* il Piano classifica il paesaggio vegetazionale delle Marche nelle aree BA, BB, BC, come in base alla quantità e tipo di presenze naturali.

La strada esistente, oggetto di intervento, non interferisce con le aree sopracitate.

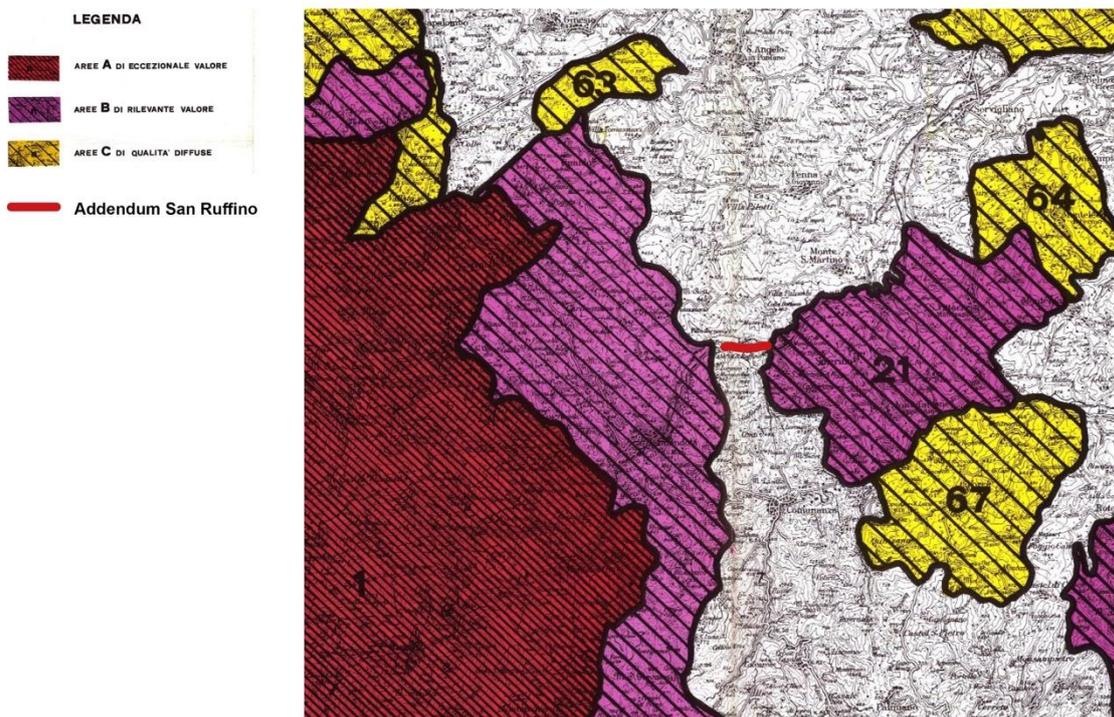


Estratto P.P.A.R. Tavola 5 "Valutazione qualitativa del sottosistema botanico-vegetazionale"

Nella Tavola 6 il Piano individua le 'Aree per rilevanza dei valori paesaggistici e ambientali', secondo le NTA art. 23: In rapporto alle aree di cui al precedente articolo 20 gli strumenti di pianificazione territoriale subordinati seguono i seguenti indirizzi di tutela:

- o nelle aree A e B, in considerazione dell'alto valore dei caratteri paesistico-ambientali e della condizione di equilibrio tra fattori antropici e ambiente naturale, deve essere attuata una politica di prevalente conservazione e di ulteriore qualificazione dell'assetto attuale, utilizzando il massimo grado di cautela per le opere e gli interventi di rilevante trasformazione del territorio;
- o nelle aree C e D, deve essere graduata la politica di tutela in rapporto ai valori e ai caratteri specifici delle singole categorie di beni, promuovendo la conferma dell'assetto attuale ove sufficientemente qualificato o ammettendo trasformazioni che siano compatibili con l'attuale configurazione paesistico-ambientale o determinino il ripristino e l'ulteriore qualificazione;
- o nella area V, deve essere attuata una politica di salvaguardia, qualificazione e valorizzazione delle visuali panoramiche percepite dai luoghi di osservazione puntuali e lineari.

La strada esistente, oggetto di intervento, lambisce solo nel tratto finale l'Area B di rilevante valore – 21 "Versante est dei Monti Sibillini".

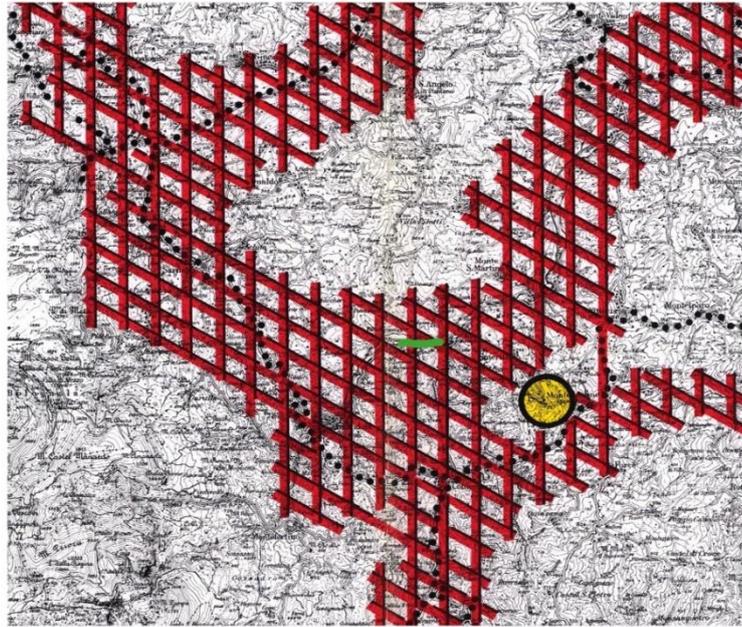


Estratto P.P.A.R. Tavola 6 "Aree per la rilevanza dei valori paesaggistici e ambientali"

Nella Tavola 7 'Aree ad alta percezione visiva' il Piano individua:

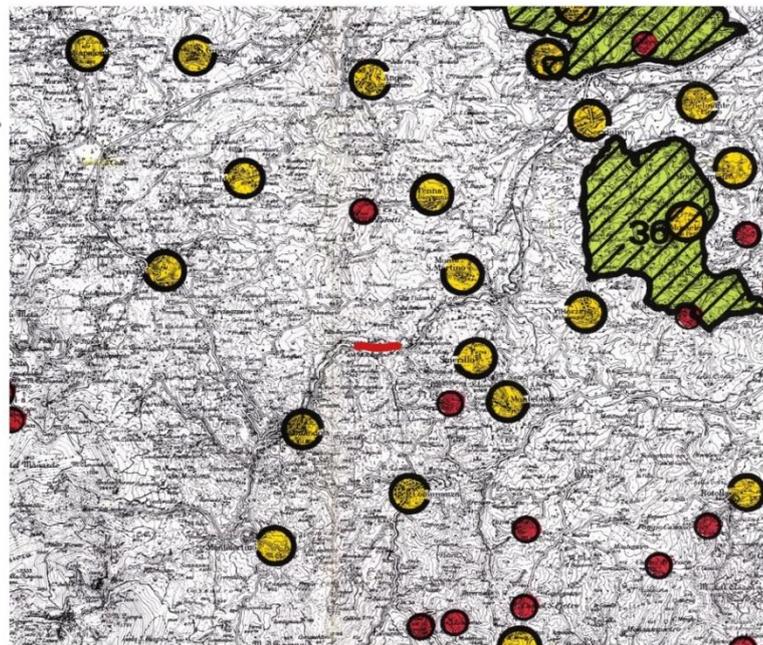
- o *i percorsi panoramici, secondo le NTA art. 43: "lungo le strade di cui al presente articolo è vietata l'apposizione di cartelli e manufatti pubblicitari di qualunque natura e scopo, esclusa la segnaletica stradale e quella turistica di modeste dimensioni, ai sensi della circolare ministeriale n. 400/1979. Inoltre, lungo le strade di cui al presente articolo ed in quelle comprese nei punti panoramici individuati nella tav. 7, le fasce di rispetto stradale indicate dal D.M. 1 Aprile 1968, n 1404 sono aumentate del 50%, mentre per le strade non classificate ai sensi del citato Decreto Ministeriale si applica una fascia di rispetto minima di mt. 20. E fatto comunque salvo il disposto della L.R. 34/75. Compete agli strumenti urbanistici generali: a - verificare l'individuazione dei punti e delle strade di cui al primo comma e completarne il censimento; b - definire i relativi ambiti di tutela in base a quanto stabilito dall'articolo 27 bis.;"*
- o *gli Ambiti annessi alle infrastrutture a maggiore intensità di traffico Aree "V" di cui all'art.23 co. c delle NTA: nella area V, deve essere attuata una politica di salvaguardia, qualificazione e valorizzazione delle visuali panoramiche percepite dai luoghi di osservazione puntuali e lineari."*

La strada esistente, oggetto di intervento, risulta ricadente all'interno degli Ambiti annessi alle infrastrutture a maggiore intensità di traffico Aree "V".



Estratto P.P.A.R. Tavola 7 "Aree ad alta percezione visiva"

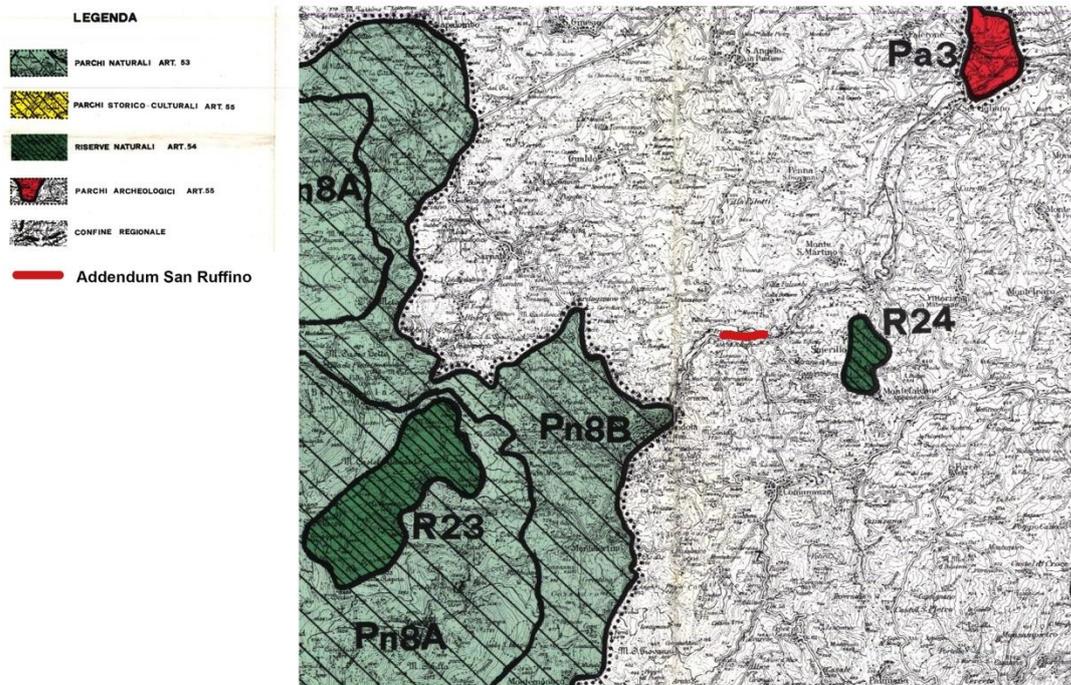
Nella Tavola 8 "*Centri e nuclei storici e paesaggio agrario storico*" il Piano riporta i *Centri storici di capoluogo* tra i quali rientra anche il comune di Amandola. La strada esistente, oggetto di intervento, non interferisce con le aree individuate.



Estratto P.P.A.R. Tavola 8 "Centri e nuclei storici e paesaggio agrario storico"

Nella Tavola 11 'Parchi e Riserve Naturali' il Piano individua il perimetro indicativo delle riserve naturali regionali (art.54 NTA), ai sensi della lettera e) del comma 2 dell'articolo 2 della L.R. 26/87, dei parchi naturali regionali (art.53 NTA), ai sensi dell'articolo 2, comma 2, lettera e) della L.R. 8 giugno 1987, n. 26 e dei parchi archeologici (art.55 NTA).

La strada esistente, oggetto di intervento, non interferisce con le aree dei Parchi e Riserve Naturali.



Estratto P.P.A.R. Tavola 11 "Parchi e riserve naturali"

### Conclusioni:

Gli interventi previsti risultano in linea con le direttive del PPAR, inoltre, per la tipologia degli interventi in analisi, essi risultano esenti dalle prescrizioni di base del PPAR ai sensi dell'art.60 punto 2 (opere relative ad interventi dichiarati indifferibili ed urgenti, conseguenti a norme o provvedimenti statali o regionali emanati a seguito di calamità naturali od avversità atmosferiche di carattere eccezionale nonché a situazioni di emergenza connessa a fenomeni di grave inquinamento ambientale o ad interventi per la salvaguardia della pubblica incolumità).

## **B. PROGRAMMAZIONE MIMS-ANAS 2021-2025**

La Programmazione MIMS-ANAS 2021-2025 inserisce l'infrastruttura della Pedemontana delle Marche nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) (cfr. Masterplan delle Infrastrutture stradali della Regione Marche Bozza in aggiornamento\_2021).

Di seguito si riporta quanto definito dal documento che riporta i tre LOTTI d'intervento così descritti:

- Tratto 8 Caldarola/Belforte – Sarnano;
- Tratto 9 Sarnano – Amandola;
- Tratto della strada "Mare-Monti".

Grazie al Fondo Complementare del PNRR è stato possibile finanziare interventi su alcuni tratti della Pedemontana

Tratti 8 - 9 - 11 finanziati dal PNRR Fondo complementare: ID n. 24 «Interventi per le aree del terremoto del 2009 e 2016»

**Tratto 8** Calderola/Belforte - Sarnano

Lunghezza 12 km - Costo 120 M€

Finanziamento: **36 M€** di cui 6 per la progettazione e 30 per la realizzazione del 1° stralcio funzionale

**Tratto 9** Sarnano - Amandola

Lunghezza 12 km - Costo 80 M€

Finanziamento: **24 M€** di cui 4 per la progettazione e 20 M€ per la realizzazione del 1° stralcio funzionale

**Tratto 11** Ascoli Piceno - Teramo

Finanziata la progettazione per 6 M€

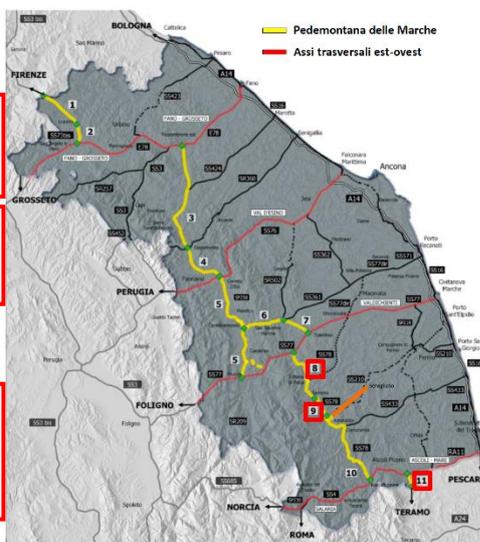
La stessa misura del PNRR finanzia anche

il tratto della strada c.d. «Mare-Monti»

**Amandola - Servigliano**

Lunghezza 12 km - Costo 80 M€

Finanziamento: **34 M€** di cui 4 per la progettazione e 30 per la realizzazione del 1° stralcio funzionale



REGIONE MARCHE - ASSESSORATO INFRASTRUTTURE  
MASTERPLAN INFRASTRUTTURE STRADALI DELLE MARCHE

REGIONE  
MARCHE

11

Estratto Masterplan delle Infrastrutture stradali della Regione Marche Bozza in aggiornamento\_2021

### C. PROGRAMMAZIONE MIMS-ANAS 2021-2025

La Regione Marche ha disposto e approvato con la Deliberazione 25/2021 la sua *Strategia regionale per lo Sviluppo Sostenibile* ai sensi dell'art. 34 del del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. gli obiettivi della quale perseguono azioni e misure mirate alle Scelte Strategiche per:

- Scelta Strategica A: Obiettivi Territorio Resiliente: prevenire e ridurre i rischi di catastrofi riducendo l'esposizione ai pericoli e la vulnerabilità, aumentando la capacità di risposta e di recupero, rafforzando così la resilienza
- Scelta Strategica B: Obiettivi Cambiamento Climatico: affrontare i cambiamenti climatici e le dissimmetrie sociali ed economiche correlate
- Scelta Strategica C: Obiettivi Servizi Ecosistemici: riconoscere il valore dei servizi ecosistemici e quindi tutelare la biodiversità
- Scelta Strategica D: Obiettivi Equità tra persone: perseguire l'equità tendendo verso l'eliminazione della povertà, della sperequazione dei benefici dello sviluppo e la realizzazione di condizioni di dignità per la vita di ogni persona
- Scelta Strategica E: Obiettivi Sviluppo Economico Sostenibile: promuovere la ricerca industriale e l'innovazione tecnologica verso lo sviluppo di nuove soluzioni produttive sostenibili,
- in termini di innovazione ed efficienza energetica, riduzione delle emissioni nell'ambiente, recupero e riutilizzo di sottoprodotti e scarti, sviluppo di produzioni biocompatibili.

### D. IL PIANO REGOLATORE GENERALE DI AMANDOLA

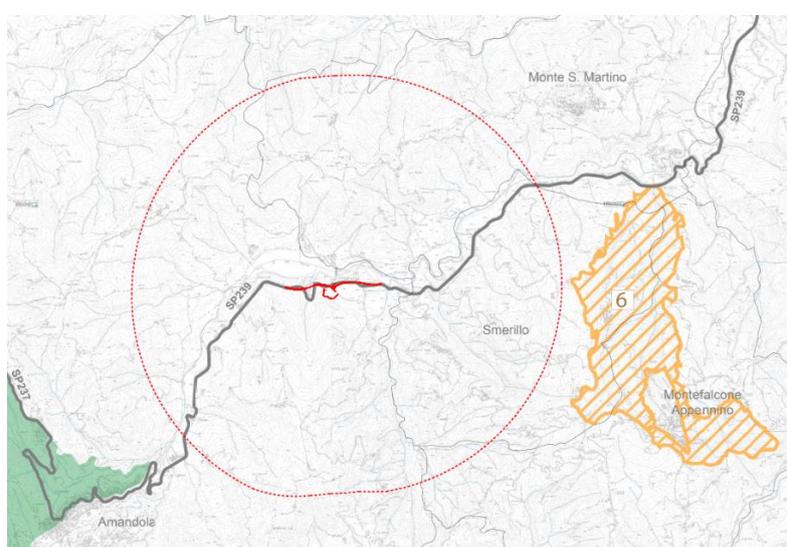
Il Piano Regolatore Generale di Amandola, elaborato ai sensi delle vigenti leggi (L. n. 1150/42 e s.m.i.; L.R. n. 34/92), sostituisce il programma di Fabbricazione approvato il 13 Settembre 1972, DPRG n. 438, e le successive varianti. Il P.R.G., redatto sulla base delle analisi specialistiche, rappresenta l'adeguamento della disciplina urbanistica al Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR) approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 197 del 31/11/89, come prescritto dall'art. 27 bis delle NTA dello stesso PPAR.

Dall'esito delle analisi della pianificazione del PRG, come meglio approfondito nello Studio Preliminare Ambientale allegato, l'intervento previsto risulta in linea con gli obiettivi generali della pianificazione comunale.

## 4.2. AREE SENSIBILI

Il tratto di strada esistente interessato dall'adeguamento si attesta su un'area dove, nella tavola 1 "sistema vincolistico" del PPAR, si rileva esclusivamente la presenza del vincolo paesaggistico art.142, lettera c, fiumi e corsi d'acqua ai sensi del D.lgs 42/2004; a tal proposito si rileva che per l'area interessata dall'intervento, nel Piano Paesistico Ambientale Regionale non risultano vincoli relativi al lago artificiale o ad aree boscate.

Si riporta che in prossimità dell'intervento, non interessati dai lavori previsti, sono presenti i beni architettonici della Chiesa di San Ruffino e Cripta di San Vitale.



### LEGENDA

— Progetto - Stralcio 3

— Strade statali esistenti

- - - Buffer 5 km

— Reticolo idrografico

#### RETE NATURA 2000

Direttiva 92/43/CEE "Habitat"

ZSC/SIC

Direttiva 09/147/CE

1. IT5330017 - Gola del Fiastrone
2. IT5330003 - Rio Terro
3. IT5330005 - Monte Castel Manardo - Tre Santi
4. IT5340019 - Valle dell'Ambrò
5. IT5340020 - Valle dell'Infernaccio - Monte Sibilla
6. IT5340015 - Montefalcone Appennino - Smerillo



ZPS

Direttiva 2009/147/CE "Uccelli"

7. IT5330029 - Dalla Gola del Fiastrone al Monte Vettore



AREE PROTETTE

L.394/91

8. Parco Nazionale dei Monti Sibillini

Localizzazione dell'opera rispetto alle Aree Protette e alla Rete Natura 2000, in rosso l'area di progetto con buffer di 3 km, fonte Geoportale Regione Marche

Per quanto riguarda i siti Rete Natura 2000 e le Aree naturali protette (elaborato T01IA02AMBCT02A) si rileva che la strada oggetto di adeguamento, non risulta compresa all'interno di Parchi, Aree Protette e Siti della Rete Natura 2000 distanti più di 3 chilometri dall'area di intervento e quindi considerabili non interferenti

### **4.3. ASPETTI GEOLOGICI IDROGEOLOGICI SISMICI**

Il progetto si rileva che, in esito alle indagini condotte (secondo un'analisi omogenea dal punto di vista del rilievo e dell'assetto morfologico complessivo effettuata a partire dalla Carta Geologica delle Marche (1: 250.000) e dalla Carta Geologica d'Italia (1: 100.000), l'area oggetto d'intervento appartiene alla regione fisiografica "B - Fasce di rilievi collinari comprese tra catene montuose o adiacenti ad esse" [Sistema Ba]. Tale regione è caratterizzata dalla presenza in substrato di alternanze di termini arenacei, arenaceo-pelitici e pelitico arenacei con, in subordine, livelli argillosi e gessi, depositi nel Miocene (23,03 – 5,333 Ma), fittamente stratificati e con possibili strutture sinclinaliche.

I depositi superficiali sono in genere argilloso-limoso-sabbiosi di spessore anche cospicuo (da qualche metro fino ad oltre 30 m) e, lungo le valli fluviali, sono presenti depositi alluvionali terrazzati. Le successive fasi di emersioni per effetto dell'intenso sollevamento dell'area avviano una fase evolutiva caratterizzata da vari processi continentali, erosivi e deposizionali, correlati alle variazioni climatiche e alle fasi tettoniche.

Le principali stratigrafie riscontrabili nell'area d'indagine sono riferibili litotipi a granulometria grossolana e fine legata alla presenza di depositi alluvionali e localmente di versante che in profondità passano bruscamente al litotipo afferente al bed-rock di base in questo caso la formazione della Laga.

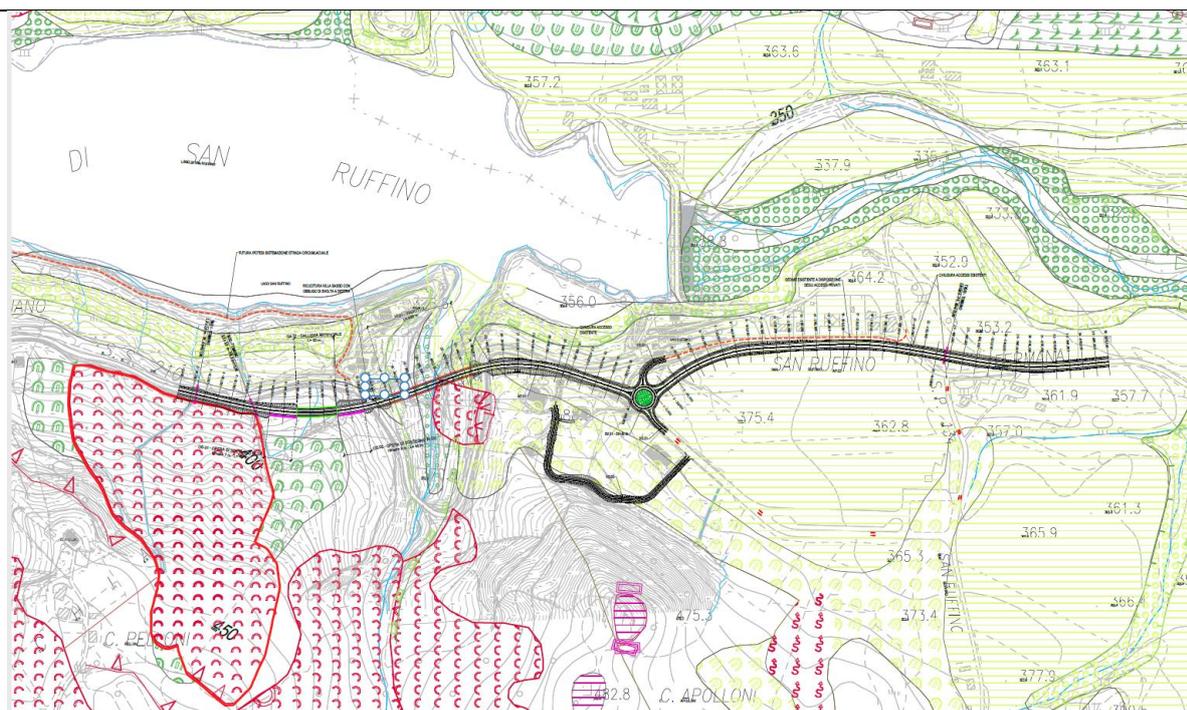
In particolare, l'intero profilo stradale si sviluppa su terreni di natura alluvionale senza soluzione di continuità. Dalle risultanze delle indagini si evince che la presenza di notevoli spessori di depositi terrazzati (si vedano anche le stratigrafie dei sondaggi eseguiti) quando fin quando grossolani sono legati a fenomeni di sollevamento e di modellazione della valle e sono rimasti lembi a testimonianza della evoluzione tettonica della zona. Il grande numero di frane presenti lungo il corso d'acqua in entrambe i lati testimonia la fragilità del territorio e forse nascondono anche elementi tettonici. I depositi terrazzati grossolani sono riscontrabili in modo diffuso e con spessori elevati dalle stratigrafie reperite nello studio di microzonazione sismica e di seguito allegati. I sondaggi eseguiti nel corso della presente indagine hanno evidenziato sempre coltri alluvionali fini e raramente presenza di ghiaie se non in due punti (Ad\_S.3 tra m.21,50 e m.23,50, Ad\_S.4 tra m. 18 e m. 18.50 e tra m. 24.8 e m. 25.20).

Il progetto riporta che rilevamento geomorfologico, eseguito sia sul terreno sia con l'ausilio delle immagini aeree, come rappresentato nell'immagine riportata a seguire, nell'area di intervento sono presenti diverse forme e processi legati eventi geomorfologici e ad instabilità di versante. Il progetto riporta che questa tavola è stata redatta anche attingendo dal contributo offerto dalla cartografia PAI e della cartografia CARG Regione Marche. Sono state individuate ben poche forme o processi rispetto alla cartografia tematica di base in quanto il tracciato stradale di progetto si sviluppa interamente su un fondo valle alluvionale.

È stata rilevata una prima area dissesto presente nella area limitrofa al tratto iniziale della strada esistente, oggetto di intervento, non interferente direttamente con quest'ultima.

Un secondo fenomeno di dissesto idrogeologico, legato alla perdita di stabilità del versante per elevata pendenza topografica, è stato rilevato in corrispondenza della tortuosa curva che la strada esistente compie in corrispondenza dell'ansa lacunare dove è presente l'espansione dell'edificato della frazione di San Ruffino. L'intervento migliora la situazione allontanandosi in questo punto dal fenomeno di dissesto descritto, in favore di sicurezza.

Sotto l'aspetto idraulico il tracciato stradale proposto non coinvolge alcun corso d'acqua in quanto risulta presente solamente un fosso che viene superato in viadotto.



Stralcio di sovrapposizione con la cartografia del rischio idrogeologico PAI

Il progetto ha rilevato che il tratto stradale esistente interessa aree che rappresentano residui delle superfici terrazzate del Tenna. Il tratto Ovest del tracciato è caratterizzato da diverse aree instabili, tra le quali una lambita al piede da un breve tratto della strada esistente.

Il sondaggio Ad\_S1, effettuato negli studi di progetto e strumentato con inclinometro, ha individuato il substrato a breve profondità e quindi il progetto ha escluso che il movimento franoso di monte possa coinvolgere anche la sede stradale attuale. Futuri controlli di approfondimento inclinometrici andranno a verificare questa tesi. Attualmente è stata effettuata la lettura di taratura della strumentazione analizzando i 4 canali (13 maggio 2023).

Il progetto ha rilevato che il talweg fluviale risulta essere di natura complessa come in precedenza descritto ed è bordato da sponde talora impervie e a volte degradanti dolcemente rispetto alla morfologia locale. La presenza del lago di San Ruffino ha origine presumibilmente da fenomeni naturali di sbarramento per frana del corso d'acqua più a valle dell'area di studio che ha portato a depositare elevate quantità di limi sabbie ed argille che si ritrovano nei sondaggi eseguiti. Il sollevamento per tettonica della zona ha determinato probabilmente la erosione dei sedimenti alluvionali e determinato le attuali morfologie assai complesse.

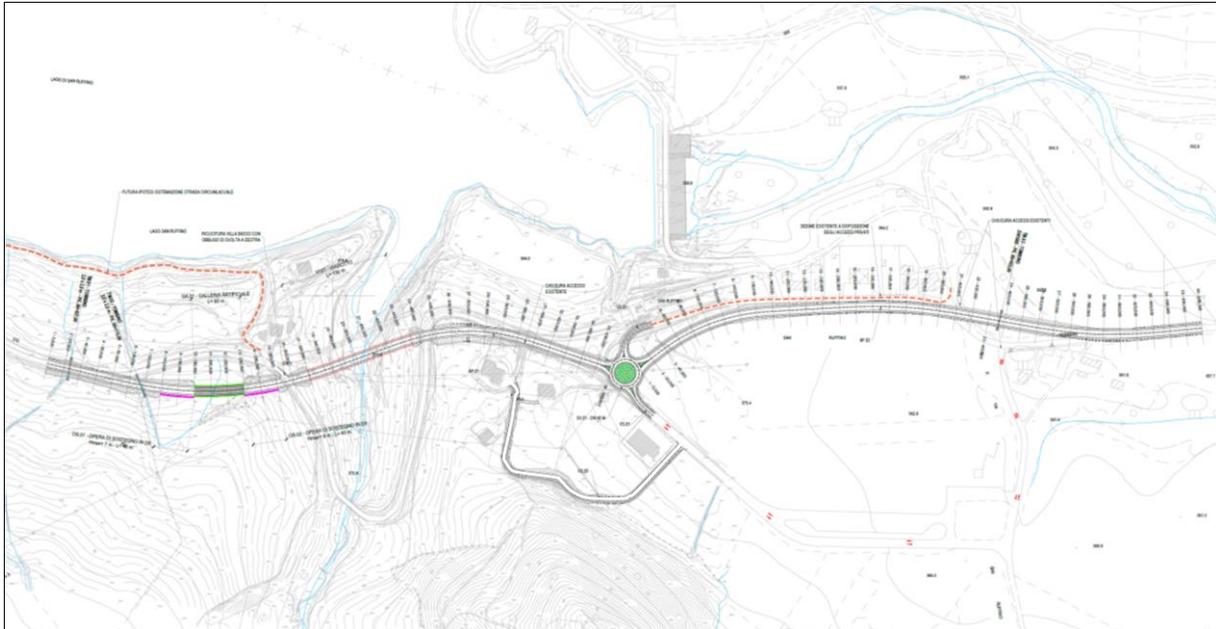
Dalla cartografia PAI VIGENTE aggiornata al Decr. Del segr. Gen. AdB Distrettuale App. centrale n.140 del 27/10/2021 il progetto ha evidenziato che il tratto stradale non interseca nessuna zona soggetta ad alluvione censita.

L'intervento consiste nel miglioramento e l'innalzamento dei livelli di sicurezza dell'attuale sede stradale, e tenendo conto dei vincoli esistenti lungo parte del tracciato, il progetto interviene in maniera solo puntuale sull'adeguamento geometrico della sede stradale.

Per quanto riguarda l'inserimento con la viabilità secondaria l'intervento prevede la realizzazione di 1 rotonda in corrispondenza di incroci a raso e limitati tratti di complanari al fine di ottimizzare e coordinare gli ingressi alla viabilità principale. Questi ultimi interventi sono previsti in zone che non interferiscono con i settori sottoposti a particolari cautele.

## 5. CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

### 5.1. IL PROGETTO



Stralcio della localizzazione dell'opera su Carta Tecnica Regionale – Regione Marche



Inquadramento del progetto su ortofoto

Il progetto è stato sviluppato al fine di incrementare i livelli di sicurezza dell'infrastruttura, e quindi di risolvere le principali criticità presenti sul suddetto tratto stradale ovvero sistemare le forti tortuosità che la S.S. 210 compie in corrispondenza al ramo laterale del lago di San Ruffino, soggetta a significativi dissesti idrogeologici, e riorganizzare la serie di accessi che sono attualmente presenti lungo il rettilineo tramite l'inserimento di una rotonda in luogo di un incrocio già esistente.

Per migliorare le condizioni di sicurezza l'intervento prevede un minimo incremento della superficie pavimentata rispetto alle condizioni attuali garantendo una larghezza uniforme della piattaforma pari a 10,50m.

L'intervento, che interessa circa 1,4 km del tracciato esistente, realizza un adeguamento della sede con limitate rettifiche volte a risolvere la suddetta criticità della stretta curva esistente; in particolare, è previsto un breve scatolare artificiale di 60 metri che indirizza ed allinea il tracciato per l'attraversamento idraulico mediante un ponte di 140 metri.

All'interno dell'intervento è prevista la rinaturalizzazione del breve tratto di strada interessato dal dissesto idrogeologico.

## 5.2. LA CANTIERIZZAZIONE

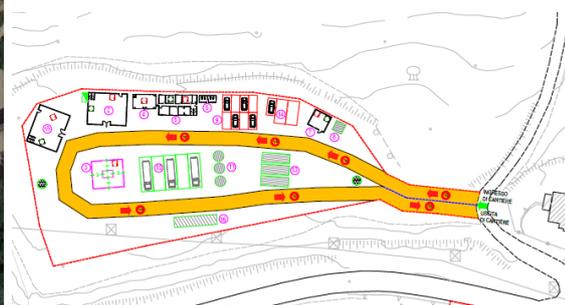
Il progetto ha ipotizzato un sistema di cantierizzazione, per una durata dei lavori stimata di circa un anno, che prevede l'installazione di:

- Campo Base 1 - Cantiere campo base e logistico operativo, superficie 4.150 mq - in prossimità della S.P. 239 Fermana Falerienze – lato Valle rispetto alla S.P.;
- Cantiere Operativo 2 - Cantiere logistico operativo avente la funzione di deposito/stoccaggio materiali, superficie 1.830 mq - in prossimità della S.P. 239 Fermana Falerienze – lato Monte rispetto alla S.P..

Il progetto prevede che i collegamenti tra i vari cantieri e le opere saranno possibili attraverso le viabilità ordinarie presenti e non vi sarà necessità di realizzare ulteriori piste esterne.

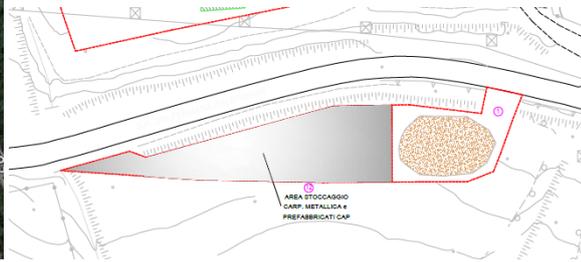
L'area di cantiere n. 1, denominata Campo Base, è ubicata nel lotto di terreno posto a valle rispetto alla Strada Provinciale 239 Fermana-Falerienze, accessibile da una stradina che si dirama direttamente dalla S.P. 239.

Per quanto riguarda l'approntamento dell'area il progetto prevede, dopo lo scotico, la posa in opera di materiale stabilizzato adeguatamente compattato. Una volta eseguito l'accantieramento dell'area si procederà ad installare una vasca di raccolta delle acque meteoriche.



Localizzazione e stralcio del layout area di cantiere n° 1

L'area di cantiere n. 2, denominata Cantiere Operativo, è ubicata nel lotto di terreno posto a monte rispetto alla Strada Provinciale 239 Fermana-Falerienze, accessibile direttamente dalla S.P. 239.



**Localizzazione e stralcio layout area di cantiere n° 2**

Al termine dei lavori, il progetto prevede che tutte le aree di cantiere vengano ripristinate e riportate alla situazione *ante operam*, pertanto nelle aree verdi o agricole prima dell'inizio dei lavori sarà eseguito lo scotico dell'intera area e il terreno vegetale rimosso sarà opportunamente stoccato in modo da mantenere le caratteristiche chimico-fisiche.

Al termine dei lavori, parimenti, per tutte le superfici temporaneamente occupate è prevista una ripulitura completa da rifiuti, materiali inerti residui, conglomerati, materiale bituminoso o altri materiali estranei.

Nelle aree di cantiere da restituire all'uso agricolo il progetto prevede inoltre di effettuare un intervento di rippatura profonda, per garantire un buon drenaggio, seguito da aratura superficiale, concimazione di fondo con concime fosfopotassico (2 q/ha), fresatura o erpicatura. Le aree pertanto saranno recuperate attraverso la costituzione di un prato polifita.

**6. ITER AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO/OPERA ESISTENTE**

--	--

**7. ITER AUTORIZZATIVO DEL PROGETTO PROPOSTO**

*Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:*

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conferenza di Servizi Preliminare convocata, ai sensi dell'art. 14, comma 3, legge n. 241/1990, con nota prot. CDG-SAS-0265748 del 26/04/2022.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio</li> <li>- Regione Marche</li> <li>- Provincia di Fermo</li> <li>- Comune di Amandola</li> <li>- Agenzia del Demanio</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conferenza dei Servizi decisoria che verrà convocata ai sensi dell'art. 14, comma 2, legge n. 241/1990</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale</li> <li>- Autorità di Bacino Regione Marche</li> <li>- ARPAM</li> <li>- Gestori sottoservizi</li> <li>- Unione Montana Sibillini</li> </ul>
--	---

8. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Come riportato nella tavola 1 "vincolistica" del PPAR la strada esistente, oggetto di intervento, è situata su un'area tutelata ai sensi D.lgs 42/2004, art. 142 lettera c) fiumi e corsi d'acqua; a tal proposito si rileva che per l'area interessata dall'intervento, nel Piano Paesistico Ambientale Regionale non risultano vincoli relativi al lago artificiale o ad aree boscate;
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di progetto non ricade neppure parzialmente in zone costiere
3. Zone montuose e forestali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La strada esistente, oggetto di intervento attraversa una ridotta area boscata individuata dalla pianificazione comunale ma non segnalata dal PPAR della Regione Marche.
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento previsto dal progetto non risulta compreso all'interno di zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE) che distano dall'area di intervento più di 3 km.

<sup>1</sup> Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

<sup>2</sup> Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non è noto che nell'area di progetto si sia già verificato, o si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'abitato di Amandola dista circa 4 km dall'intervento.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il tracciato attuale dell'infrastruttura oggetto degli interventi previsti risulta ricadente, all'interno del PPAR, nell'area di fiumi e corsi d'acqua tutelata perciò ai sensi del D.lgs 42/2004, art. 142 lettera c). All'interno della pianificazione comunale è inoltre riportata, nell'area, una ridotta zona boscata. Si riporta che in prossimità dell'intervento, non interessati dai lavori previsti, sono presenti i beni architettonici della Chiesa di San Ruffino e Cripta di San Vitale. Considerato un buffer di 1 km sono presenti zone di interesse archeologico (art. 142 lett. M D.Lgs 42/2004 e s.m.i) non direttamente interferenti con gli interventi previsti.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di progetto non interferisce direttamente con produzioni agricole di pregio.

8. AREE SENSIBILI E/O VINCOLATE			
Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate <sup>1</sup> :	SI	NO	Breve descrizione <sup>2</sup>
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non è noto se vi siano Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006) nell'area di intervento. Verrà comunque effettuata un'ulteriore verifica, prima dell'inizio dei lavori in sede di Progetto Esecutivo e di Monitoraggio Ambientale ante operam, come da Piane di Gestione delle terre e rocce da scavo ai sensi del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. e/o DPR 120/2017.
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'intervento previsto dal progetto non ricade all'interno del Vincolo idrogeologico ai sensi del Regio Decreto 3267/1923
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'intervento previsto dal progetto, considerando un <i>buffer</i> di 1 km, risulta adiacente ad aree PAI - Pericolosità di frana moderata.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Secondo la Classificazione sismica dei territori del comune di Amandola di cui San Ruffino è una frazione: il progetto ricade in Zona 2.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le opere in progetto, essendo connesse con un'infrastruttura stradale esistente, ricadono per lo più all'interno del corridoio stradale esistente e della sua fascia di rispetto mantenendo quindi le interferenze presenti con la rete elettrica (ENEL Distribuzione S.p.A., Terna S.p.A) e di telefonia (TELECOM Italia S.p.A.)

<sup>3</sup> Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<i>Descrizione:</i> Le opere previste riguardano prevalentemente interventi di adeguamento della strada esistente, sviluppandosi con un'estensione di circa 1,4 km e determineranno una minimale modifica fisica dei luoghi in relazione principalmente all'uso del suolo.		<i>Perché:</i> Gli interventi interessano principalmente il sedime stradale esistente e le opere di progetto non comportano incrementi significativi dell'impatto globale determinato attualmente dall'infrastruttura esistente.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto prevede l'occupazione permanente di suolo relativo ad aree per lo più in affiancamento all'attuale strada per adeguamento della viabilità esistente.		<i>Perché:</i> Durante la fase di esercizio non sarà richiesto l'utilizzo di risorse naturali non rinnovabili o scarsamente disponibili.	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La fase realizzativa del progetto prevede lavorazioni con potenziale immissione in atmosfera di polveri. Grazie agli accorgimenti che verranno adottati, gli impatti sono considerabili non significativi.		<i>Perché:</i> La produzione di polveri è concentrata in prossimità delle attività di cantiere ed è riconducibile al sollevamento di polveri soprattutto durante le fasi di scavo e di trasporto dei materiali. In generale non si ritiene quindi che questo aspetto possa generare effetti ambientali significativi.	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Durante le lavorazioni saranno prodotti materiali inerti derivanti dalla demolizione di alcune parti dell'infrastruttura esistente e		<i>Perché:</i> Poiché le materie verranno gestite ai sensi della normativa vigente, privilegiando siti di deposito definitivo che siano il più possibile	

9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE			
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?
	materiali derivanti dagli scavi e dagli sbancamenti dovuti alla realizzazione dei nuovi tratti della strada.		vicino alle aree di cantiere, pertanto non si ritiene che questo aspetto possa generare effetti ambientali significativi.
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La produzione di gas di scarico in atmosfera da parte dei veicoli utilizzati durante la fase di cantiere e l'emissione di polveri dovuta al movimento mezzi, alle fasi di preparazione delle aree di cantiere, ai movimenti terra e agli scavi durante la realizzazione dell'opera, sono concentrate in prossimità delle aree di cantiere. Le emissioni di gas di scarico derivanti dal traffico veicolare durante la fase di esercizio dell'infrastruttura non subiranno modifiche rispetto alla situazione attuale.		<i>Perché:</i> Nell'impostazione e nella gestione del cantiere il progetto prevede una serie di misure ai fini del contenimento delle emissioni e dei fenomeni erosivi e dispersivi.
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La tipologia degli interventi non prevede un aumento dei flussi di traffico, bensì l'incremento dei livelli di sicurezza dell'utilizzo dell'infrastruttura; pertanto, si può asserire che le fonti di rumore non vengono modificate se non nella fase di cantiere		<i>Perché:</i> Le emissioni acustiche prodotte in fase di costruzione saranno temporanee, circoscritte alla sola durata dei lavori e contenute attraverso buone pratiche e interventi di mitigazione.
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'esecuzione a regola d'arte dell'intervento non prevede rischi per la contaminazione del terreno o dell'acqua. Tuttavia, a causa dei potenziali imprevisti connessi alle		<i>Perché:</i> In considerazione della frequenza estremamente ridotta con la quale sono ipotizzabili tali eventi incidentali, nonché dei ridotti quantitativi di sostanze utilizzate, il

9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	attività di cantiere non si ritiene di poter escludere questo rischio a priori.		rischio riconducibile è da ritenersi estremamente ridotto. Rispetto alle acque sotterranee, non si prevedono impatti significativi in fase di esercizio che possano comportare modifiche al regime idrodinamico e alla qualità delle acque di falda. In fase di esercizio, per la tipologia di interventi previsti, gli impatti sulle acque superficiali non variano rispetto alla situazione attuale.	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Si rileva che fase di cantiere sarà istituito un sistema di regolazione del traffico veicolare che eviti i rischi per gli utenti e gli operai, in conformità alle norme di sicurezza di cui D.Lgs.81/2008 e s.m.i.		<i>Perché:</i> Si rileva che verranno adottate le norme per la sicurezza durante la costruzione e l'esercizio a garanzia della sicurezza, salute delle persone e tutela ambientale.	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento previsto dal progetto non risulta compreso all'interno di zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE), Il tracciato attuale dell'infrastruttura oggetto degli interventi previsti risulta ricadente, all'interno del PPAR, nell'area di fiumi e corsi d'acqua tutelata perciò ai sensi del D.lgs 42/2004, art. 142 lettera c). All'interno della pianificazione comunale è inoltre riportata, nell'area, una ridotta zona boscata. Si riporta che in prossimità dell'intervento, non interessati dai		<i>Perché:</i> Trattandosi di un progetto che riguarda prioritariamente interventi di adeguamento di un'infrastruttura esistente, non si ritiene che i previsti effetti ambientale siano di carattere significativo.	

9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	lavori previsti, sono presenti i beni architettonici della Chiesa di San Ruffino e Cripta di San Vitale. Considerato un buffer di 1 km sono presenti zone di interesse archeologico (art. 142 lett. M D.Lgs 42/2004 e s.m.i) non direttamente interferenti con gli interventi previsti.			
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Si rileva che il tracciato stradale dell'infrastruttura oggetto di intervento interseca un corridoio ecologico legato alla presenza di aree umide.		<i>Perché:</i> L'intervento è perlopiù localizzato su sede stradale esistente e perciò non andrà a generare impatti significativi al corridoio ecologico, inoltre sono previste opere a contorno come il recupero della vegetazione ripariale, ripiantumazione in aree vicine delle essenze arboree ed arbustive interferite, creazione di aree naturali per la riproduzione e nidificazione dell'avifauna in linea con gli obiettivi di tutela di tali aree.	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La strada statale oggetto di lavori è in prossimità di un corso d'acqua e del lago artificiale di San Ruffino.		<i>Perché:</i> Il progetto non interferisce con il bacino idrico e il corso d'acqua.	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'intervento interessa esclusivamente la SS 210 che si collega a un'altra statale SS 78		<i>Perché:</i> Il progetto riguarda prioritariamente interventi di adeguamento di un'infrastruttura esistente	

9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
interessate dalla realizzazione del progetto?	all'altezza del centro storico di Amandola.			
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Si rileva che la strada statale esistente oggetto degli interventi è localizzata in un contesto ove l'intervisibilità elevata è percepibile principalmente dai fruitori della viabilità stessa e in misura ridotta dalla sponda opposta del lago artificiale.		<i>Perché:</i> L'opera si inserisce in un contesto paesaggistico formato da rilevati sui quali è presente vegetazione boschiva e ripariale, caratteristiche che non la rendono particolarmente esposta dal punto di vista dell'intervisibilità. L'intervento non comporta una riduzione della fruibilità degli spazi e non altera la morfologia del contesto. ex ferrovia.	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In gran parte l'opera insiste sul tracciato esistente adeguandolo.		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali significativi in quanto i brevi tratti fuori dal tracciato attuale comportano la sottrazione di aree ridotte, principalmente destinate a seminativo. A tal proposito si evidenzia che parte del tracciato preesistente interessato da fenomeni di instabilità idrogeologica verrà rinaturalizzato.	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Una porzione interessata dal progetto è inserita nel PRG che la individua come zona di completamento.		<i>Perché:</i> Il progetto è in linea con gli obiettivi generali del PRG.	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	

9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE			
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?
progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	L'abitato di Amandola dista circa 4 km dall'area di intervento e la piccola frazione di San Ruffino si trova sulla riva opposta del lago artificiale rispetto alla strada esistente oggetto di intervento.		I possibili disturbi, da quanto emerge dall'esito delle analisi progettuali, risultano molto contenuti e saranno comunque limitati alla sola durata dei lavori.
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, <b>luoghi di culto</b> , strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Dall'analisi paesaggistica e ambientale emerge che la strada esistente oggetto di intervento è localizzata nei pressi della Chiesa di San Ruffino e Cripta.		<i>Perché:</i> L'intervento non interessa direttamente il luogo di culto. I possibili disturbi, da quanto emerge dall'esito delle analisi progettuali, risultano molto contenuti e saranno comunque limitati alla sola durata dei lavori.
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Gli interventi si sviluppano prevalentemente sul sedime stradale esistente, ma intercettano in parte zone vincolate ai sensi del d.lgs. 42/2004.		<i>Perché:</i> Gli interventi interessano principalmente il sedime stradale esistente e le opere di progetto non comportano incrementi significativi dell'impatto globale determinato attualmente dall'infrastruttura esistente.
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'area interessata dal progetto non risulta presentare criticità relative a inquinamento o danno ambientale conclamati.		<i>Perché:</i> Non si rilevano elementi antropici tali da fare supporre che vi siano criticità in tal senso.

9. INTERFERENZE DEL PROGETTO CON IL CONTESTO AMBIENTALE E TERRITORIALE				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Descrizione:</i> L'area nella quale insiste il progetto è classificata come Zona sismica di classe 2, ragione per la quale il progetto verrà realizzato ai sensi della normativa vigente in materia.		<i>Perché:</i> Non sono previsti potenziali effetti ambientali significativi derivanti dalla realizzazione del progetto.	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> In relazione alle verifiche eseguite non sembra, allo stato attuale, applicarsi tale fattispecie.		<i>Perché:</i> Il progetto insiste per lo più sul tracciato esistente.	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il progetto interessa la viabilità regionale e interregionale.		<i>Perché:</i> Non vi sono effetti transfrontalieri.	

10. ALLEGATI			
N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	T01EG00GENRE01A	-	ALL01_Rel-Generale-illustrativa.pdf
2	T01PS01TRAPF01A	1:2.000/200	ALL02_Profilo-longitudinale.pdf
3	T01PS00TRAST01A	1:50	ALL03_Sez-tipologiche.pdf

4	T01PS00TRAPP01A	1:2.000	ALL04_Planimetria-progetto.pdf
5	T01PS00TRAPP02A	1:2.000	ALL05_Planimetria-progetto-fotom.pdf
6	T01PS00TRARE01A	-	ALL06_Rel-stradale.pdf
7	T01GE00GEORE01A	-	ALL07_Rel-geologica.pdf
8	T01GE00GETRE01A	-	ALL08_Rel-geotecnica-gen.pdf
9	T01GE00GEORE06A	-	ALL09_Rel-sismica.pdf
10	T01ID00IDRRE01A	-	ALL10_Rel-idrologica.pdf
11	T01ID00IDRRE02A	-	ALL11_Rel-idraulica.pdf
12	T01SG01GENRE01A	-	ALL12_Rel_Studio Preliminare Amb.pdf
13	T01IN00INTRE01A	-	ALL13_Rel-interferenze.pdf
14	T01SG00CANRE01A	-	ALL14_Rel-bob.pdf
15	T01IA01AMBSC01A	-	ALL15_Documentazione-fotografica.pdf
16	T01IA02AMBCT01A	1:10.000	ALL16_PrgAmandola.pdf
17	T01IA02AMBCT02A	1:25.000	ALL17_Siti Rete Nat 2000-Aree Protette.pdf
18	T01IA02AMBCT03A	1:10.000	ALL18_Carta vincoli e tutele.pdf
19	T01IA02AMBCT04A	1:10.000	ALL19_Carta dei condizionamenti.pdf
20	T01IA03AMBCT01A	1:5.000	ALL20_carta geologica.pdf
21	T01IA03AMBCT02A	1:5.000	ALL21_carta geomorfologica.pdf
22	T01IA03AMBCT03A	1:5.000	ALL22_carta idrogeologica.pdf
23	T01IA03AMBCT04A	1:10.000	ALL23_carta_ret-idrografico.pdf
24	T01IA03AMBCT05A	1:25.000	ALL24_fis veg e individuazione habitat1.pdf
25	T01IA03AMBCT06A	1:25.000	ALL25_fis veg e individuazione habitat2.pdf
26	T01IA03AMBCT07A	1:25.000	ALL26_fis veg e individuazione habitat3.pdf
27	T01IA03AMBCT08A	1:25.000	ALL27_carta uso suolo.pdf

28	T01IA03AMBCT09A	1:25.000	ALL28_ elementi rete-ecologica.pdf
29	T01IA03AMBCT10A	1:25.000	ALL29_sistema insediativo e paesaggist.pdf
30	T01IA03AMBCT11A	1:25.000	ALL30_emerg amb_stor-monument_archeol.pdf
31	T01IA03AMBCT12A	1:25.000	ALL31_morfolog paesagg e val-panoramici.pdf
32	T01IA03AMBCT13A	1:10.000	ALL32_Sintesi problem e valenze-amb.pdf
33	T01CA00CANRE01A	-	ALL34_Rel-cantierizzazione.pdf

Il dichiarante  
 Il Responsabile Unico del Procedimento  
 (Ing. Marco Mancina)  
*(documento informatico firmato digitalmente  
 ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)*<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.