

*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. 78 AMANDOLA - MOZZANO - LAVORI DI ADEGUAMENTO E/O MIGLIORAMENTO
TECNICO FUNZIONALE - DALLO SVINCOLO DI MOZZANO SULLA S.S. 4 A INNESTO
DELLA S.P. 89".

Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)

1. Titolo del progetto

"S.S. 78 Amandola - Mozzano - lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale - dallo svincolo di Mozzano sulla S.S. 4 a innesto della S.P. 89".

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D. Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
Allegato II-bis, punto 2 lettera c	strade extraurbane secondarie di interesse nazionale

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

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. 78, 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;

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.

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 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.

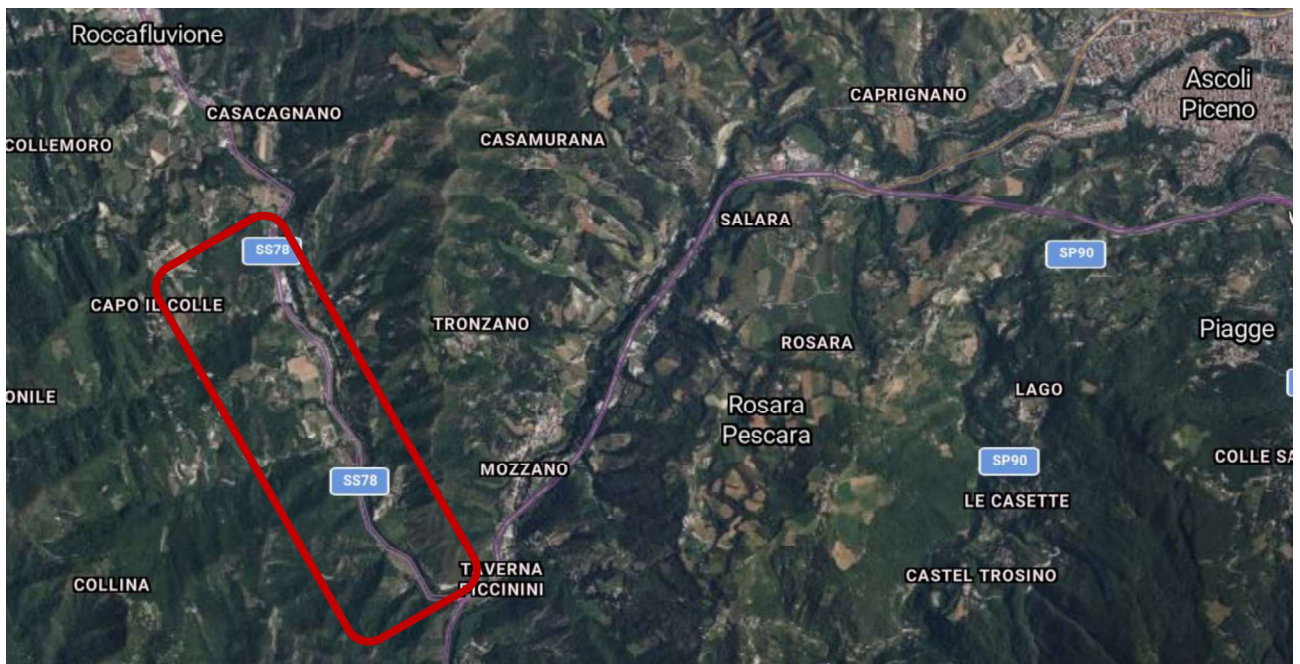
Le azioni del suddetto Programma sono state pertanto focalizzate a migliorare la sicurezza stradale e, al contempo, conservare nella loro integrità le componenti geomorfologiche e naturali delle aree interessate, prediligendo quindi, ove possibile, l'azione di adeguamento degli assi già esistenti per 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. 78 Amandola - Mozzano - lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale - dallo svincolo di Mozzano sulla S.S. 4 a innesto della S.P. 89" 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

Il presente progetto "S.S. 78 Amandola - Mozzano - lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale - dallo svincolo di Mozzano sulla S.S. 4 a innesto della S.P. 89" è localizzato sull'asse stradale esistente della S.S. 78 sull'itinerario Comunanza-Mozzano in provincia di Ascoli Piceno nella Regione Marche.

In particolare, l'intervento riguarda il tratto della Statale 78 tra il Comune di Roccafluvione e quello di Mozzano, dove il tracciato si riconnette con la S.S. 4 Salaria.



Localizzazione dell'area di intervento su Ortofoto.

L'asse stradale esistente si sviluppa, in questo tratto, nel fondovalle scavato nei substrati calcarei tipici della zona dal Torrente Fluvione che scorre dal Monte Vettore fino a confluire nel Fiume Tronto nei pressi dello svincolo sulla S.S. 4.

Il tracciato attuale presenta una serie di tortuosità tipiche delle strade montane, alcune curve particolarmente strette e una serie di tratti a visibilità significativamente ridotta.

Il progetto è stato sviluppato al fine di incrementare i livelli di sicurezza dell'infrastruttura, di migliorare la fluidità della viabilità e quindi di risolvere le principali criticità presenti sul suddetto tratto stradale, prevedendo lavorazioni contenute, identificabili come interventi di manutenzione straordinaria, configurando un impatto non significativo, nel rispetto del contesto ambientale e paesaggistico di riferimento.

4.1. INQUADRAMENTO GEOMORFOLOGICO E GEOLOGICO

L'area di studio ricade nel settore centrale dell'Appennino umbro-marchigiano, una catena a pieghe e sovrascorrimenti che occupa le zone esterne dell'Appennino Settentrionale.

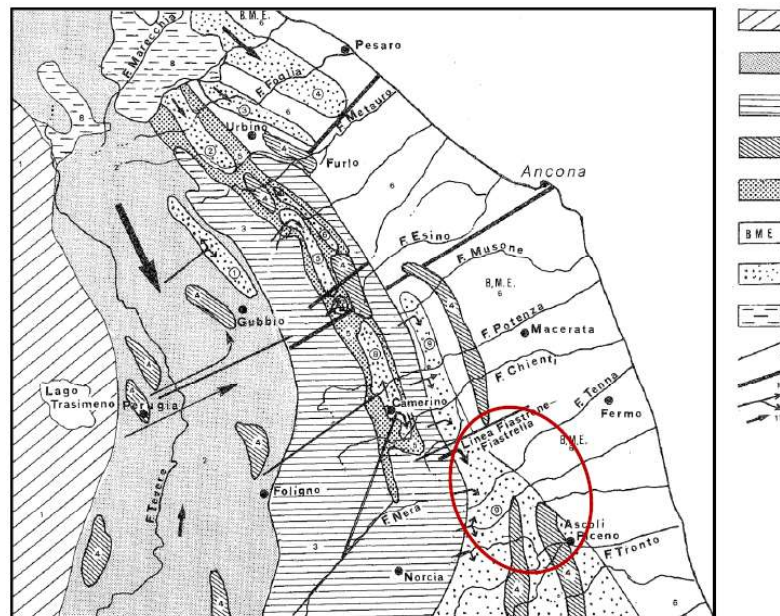
Dagli studi di progetto si rileva che la strada statale esistente S.S. 78, nel tratto oggetto di intervento, si sviluppa in destra idrografica del Torrente Fluvione, all'interno della sua valle alluvionale, colmata in parte dai depositi dei corsi d'acqua e in parte dai depositi eluvio colluviali, che localmente possono avere pendenze superiori ai 10° in prossimità delle pendici costituite dal membro evaporitico, arenaceo della Formazione della Laga.

La successione stratigrafica umbro-marchigiana riflette l'evoluzione del margine di Adria a partire dal Trias. La sequenza inferiore, essenzialmente carbonatica (Trias - Eocene), con le sue variazioni verticali e laterali, è riferibile alla individuazione ed evoluzione di un margine passivo da un ambiente di tipo continentale a uno di piattaforma carbonatico-evaporitica, a uno di tipo pelagico. La sequenza emipelagica che segue, il cui tetto è via via più giovane verso l'esterno, segna l'inizio della flessurazione della litosfera dell'avampaese, identificando la rampa che lega quest'ultimo all'avanfossa. Le sequenze torbiditiche che chiudono la successione sono anch'esse gradualmente più giovani verso l'esterno e segnano la progressiva migrazione della deformazione compressiva.

Nel corso del Miocene il bacino umbro-marchigiano è raggiunto dalle compressioni che, in rapida progressione da ovest verso est, ne modificano la morfologia del fondo (Cantalamessa et al., 1986).

Esso assume via via i caratteri di un'avanfossa torbiditica (bacino della Marnoso-arenacea, bacino marchigiano interno e bacino marchigiano esterno) migrante verso est a spese dell'avampaese ed ubicata sul fronte della catena appenninica in evoluzione. Le torbiditi poggiano quindi sulle emipelagiti di avampaese (Formazioni del Bisciario, Schlier, Marne con cerrognana, ecc.), con le quali in alcuni casi sono anche lateralmente eteropiche.

Le successioni mioceniche delle Marche, ad esclusione della loro parte basale, sono quindi diverse da zona a zona; per questa ragione i bacini principali dell'avanfossa torbiditica sopra elencati sono suddivisi in letteratura in ulteriori sottobacini.



G. Cantalamessa, E. Centamore, U. Chiocchini, A. Micarelli, M. Potetti, con la collaborazione di L. Di LORITO (1986) - *Il Miocene delle Marche*, 35-55.

In particolare, le litologie presenti nell'area del tracciato appartengono al bacino Marchigiano esterno.

Si tratta di un bacino complesso nel quale si riconoscono i seguenti bacini minori:

- bacino di Montecalvo in Foglia;
- Isola del Piano;
- bacino di Monte Luro - Monte delle Forche;
- bacino della Laga.

In quest'ultimo bacino minore, nella sua propaggine più settentrionale, ricade gran parte del tracciato.

Il bacino della Laga è il più grande dei " bacini minori" umbro-marchigiani. Sin dal Miocene inferiore-medio la morfologia del fondo marino, in continua evoluzione, era articolata in una serie di dorsali e depressioni longitudinali, interrotte da faglie trasversali. Le dorsali più importanti sono quelle di Cingoli, di Acquasanta e della Montagna dei Fiori. Tra le faglie trasversali, assume particolare importanza la linea Fiastrone-Fiastrella, che suddivide in due parti il bacino, con un'area settentrionale più rialzata ed un'area meridionale più subsidente (Figura 6.1).

La prima, di maggiore interesse per il presente progetto, è caratterizzata da questa successione:

- Bisciario;
- Schlier;
- Membro preevaporitico della Formazione della Laga;
- Formazione gessoso-solfifera;
- Argille a colombacci, parzialmente eteropiche del Membro postevaporitico della Formazione della Laga.

Nella regione marchigiana il Pliocene inizia quasi generalmente con una trasgressione particolare: ai depositi messiniani di lago-mare (Argille a colombacci) succedono peliti grigio-azzurre di ambiente batiale; solo nella parte del bacino della Laga ubicata a sud del F. Tronto, continua la deposizione torbiditica di mare profondo con le stesse caratteristiche del membro postevaporitico della Formazione della Laga messiniana.

Successivamente la sedimentazione torbiditica interessa anche l'area centro-settentrionale, con rapporti da W, lungo "canali strutturali".

Nel Pliocene inferiore la tetto-genesi appenninica raggiunge il suo acme ed anche l'area marchigiana esterna viene corrugata (Cantalamesa et al., 1986 a).

Riprende la sedimentazione marina nell'avanfossa plio-pleistocenica: ulteriori successive compressioni, legate probabilmente alla riattivazione dei thrust del Pliocene inferiore, ne condizionano l'evoluzione sedimentaria creando, tra l'altro, delle depressioni longitudinali. Faglie trasversali, talora con caratteri di trascorrenza, oltre a favorire lo scorrimento dei flussi gravitativi verso il bacino, provocano lo smembramento dell'avanfossa marchigiana in tre aree principali: area settentrionale (a nord del F. Esino), area centrale anconetana (tra il F. Esino e il F. Musone) e area meridionale (a sud del Musone).

In quest'ultima area, dopo la trasgressione marina caratterizzata da depositi di ambiente litorale, si instaura per tutto il Pliocene medio-superiore un'attiva subsidenza lungo una fascia ad andamento longitudinale, prossima alla catena, con sedimentazione continua in ambiente fino a epibatiale. Dal margine interno appenninico vengono convogliati attraverso "canali strutturali" trasversali, e successivamente smistati verso NW, sedimenti torbiditici anche grossolani, che si "insaccano" nella depressione con giaciture onlap.

Tra la parte alta del Pliocene superiore ed il Plei-stocene inferiore, dopo la fine della fase compressiva precedentemente descritta, la subsidenza differenziale si attenua e le depressioni sono pressoché colmate.

L'area centrale, pur essendo relativamente profonda, come è indicato dal rinvenimento di forme batiali, costituisce un alto strutturale, in quanto non è raggiunta dalla sedimentazione torbiditica, che caratterizza invece le aree settentrionale e meridionale. Il depocentro settentrionale rappresenta la propaggine del tratto padano-romagnolo dell'avanfossa appenninica, mentre quello meridionale corrisponde al tratto marchigiano-abruzzese, individuatosi nel Miocene superiore (bacino della Laga) e migrato poi nell'Adriatico.

La continuità dell'avanfossa è pertanto interrotta nell'area centrale anconetana da un "alto", entro cui si sviluppano depressioni o "sinclinali" minori.

I depositi del "Pleistocene glaciale" ben sviluppati a S dell'Esino, con vari indicatori di "bassa energia"; questi ultimi depositi indicano, più o meno direttamente, innalzamenti del livello di base, connessi con periodi a clima più caldo.

Nel Pleistocene medio-superiore si sviluppano movimenti verticali differenziati lungo faglie trasversali, sia tra le tre aree principali, sia all'interno di queste ultime. Nell'insieme si osserva una disposizione a gradinata, in cui l'area settentrionale costituisce l'elemento più rialzato e l'area meridionale quello più ribassato. In particolare, alternativamente all'interno di quest'ultimo è possibile individuare blocchi ribassati e rialzati, ad andamento antiappenninico.

Negli studi condotti dal progetto è riportato che tale assetto strutturale ha condizionato vistosamente la sedimentazione nell'area in questione, con la deposizione di sequenze diverse da zona a zona e l'impostazione dell'attuale reticolo idrografico.

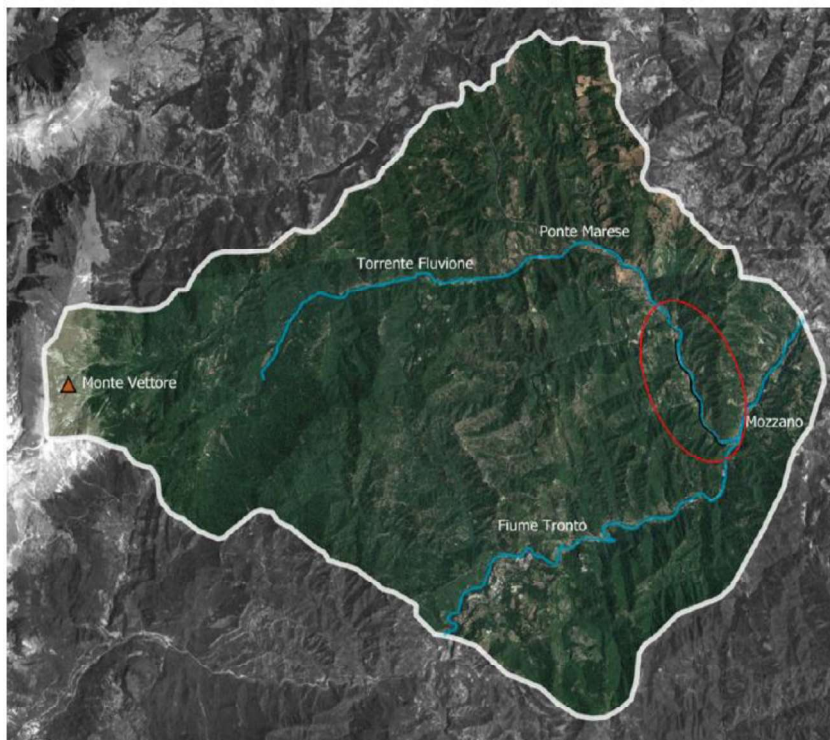
Il territorio oggetto di studio rientra nel Bacino marchigiano esterno s.l., e più precisamente, nel settore centro-occidentale dello stesso, caratterizzato in affioramento dalla presenza di terreni sedimentari appartenenti ad una successione marina mio-plio-pleistocenica e da depositi continentali quaternari (depositi alluvionali, coltri eluvio-colluviali, accumuli di frana, ecc.). La successione stratigrafica è caratterizzata da varie unità litologiche, distinte in unità della copertura e del substrato.

Il progetto analizza dettagliatamente, nella relazione geologica allegata alla presente, le unità litologiche che interessano le aree su cui insiste la strada esistente oggetto d'intervento, sviluppando la descrizione secondo lo schema stratigrafico della carta geologica regionale.

Le unità litologiche dell'area analizzate sono:

- Sintema del Musone:
 - Depositi di versante (olocene) MUSa
 - Depositi di frana con indizi di evoluzione (olocene) MUSa1
 - Depositi di frana senza indizi di evoluzione (olocene) MUSa1q
 - Depositi eluvio colluviali (olocene) MUSb2
 - Depositi alluvionali attuali (olocene) MUSb
 - Depositi alluvionali terrazzati (olocene) MUSbn
- Sintema di Matelica:
 - Depositi alluvionali terrazzati (pleistocene superiore) MTIbn
 - Travertino (pleistocene superiore) MTIf1
- Super-sintema di Colle Ulivo - Colonia Montani:
 - Depositi alluvionali terrazzati di Colle Ulivo (pleistocene medio – medio sommitale) ACbn3
- Formazione della Laga:
 - Membro post-evaporitico (messiniano p.p.):
 - Litofacies pelitico-arenacea LAG3e
 - Litofacies arenaceo-pelitica LAG3d
 - Membro evaporitico (messiniano p.p.)
 - Litofacies renaceo-pelitica LAG2d
 - Litofacies arenacea LAG2c
 - Livello guida gessarenitico g
 - Litofacies arenaceo-pelitica LAG1d
 - Litofacies arenacea LAG1c
- Marne e pteropodi
 - Marne a pteropodi MAP (tortoniano p.p. – messiniano p.p.)
- Successione calcareo e/o marnosa cretacico miocenica umbro marchigiana:
 - Marne Con Cerrogn CRR (burdigaliano p.p.-tortoniano)

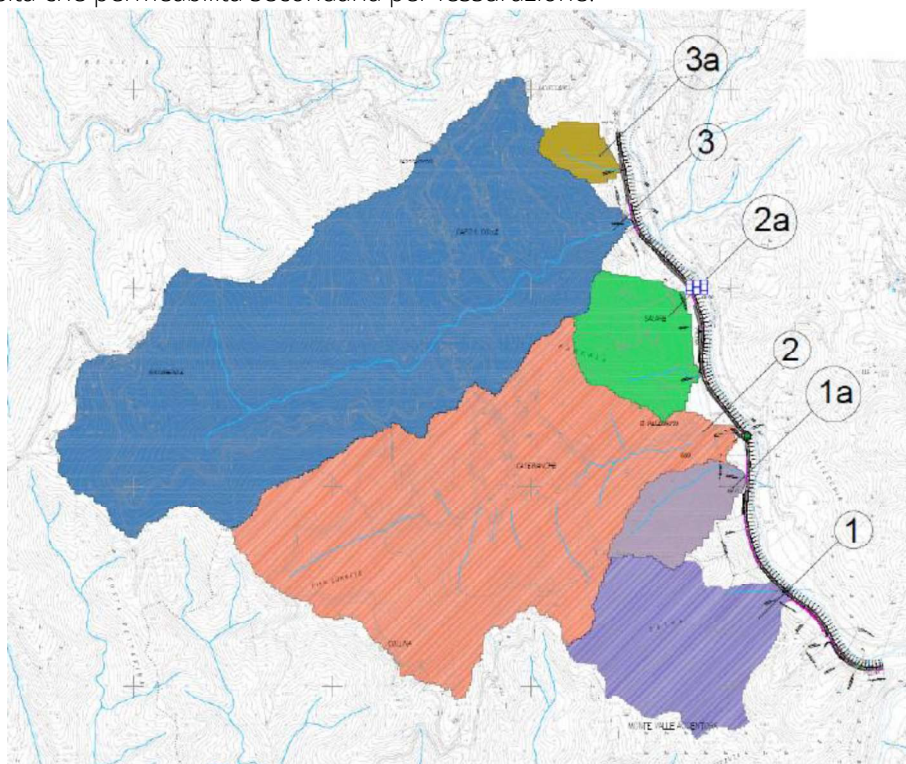
4.2. INQUADRAMENTO IDROGEOLOGICO



Principale sistema idrografico dell'area

La strada esistente, oggetto di intervento, si colloca nell'area del bacino del Torrente Fluvione che dal Monte Vettore sfocia nel Fiume Tronto in prossimità dell'abitato di Mozzano.

Dagli studi condotti in progetto si rileva che le unità idrogeologiche riconosciute presentano sia permeabilità primaria per porosità che permeabilità secondaria per fessurazione.



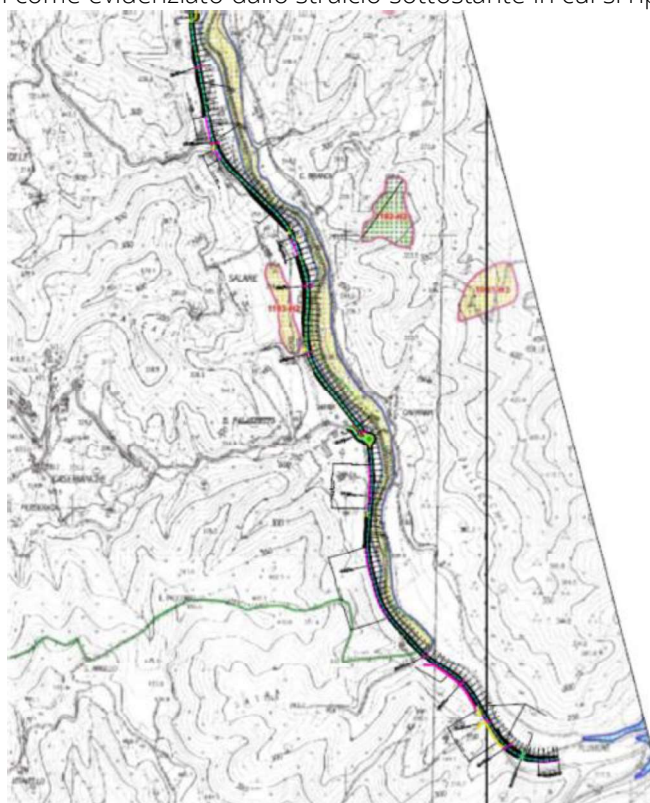
Stralcio della corografia dei bacini idrografici

In linea generale i depositi presenti nell'area possono essere raggruppati in quattro complessi idrogeologici caratterizzati da diverso grado di permeabilità, i primi due complessi idrogeologici comprendono i terreni di copertura più recenti, mentre gli altri tre comprendono le rocce del substrato:

- Complesso C1 - Complesso idrogeologico dei depositi eluvio-colluviali, detritici nell'area da materiale anche grossolano immerso in una matrice limoso argillosa. Permeabilità di tipo primario da bassa a medio bassa, localmente nelle aree propriamente carbonatiche, i depositi di versante possono presentare permeabilità media.
- Complesso C2 - Complesso idrogeologico delle pianure alluvionali, delle alluvioni terrazzate e depositi morenici. Complesso formato essenzialmente da depositi alluvionali terrazzati recenti ed antichi delle pianure alluvionali, costituiti da corpi ghiaiosi, ghiaioso limosi, con intercalate, di estensione e spessore variabili, argille limose e sabbie limose. La permeabilità, di tipo primario, è generalmente medio alta, può, solo localmente, abbassarsi in corrispondenza delle lenti limoso-argillose presenti nei depositi alluvionali.
- Complesso C3 - Complesso idrogeologico dei depositi arenacei, calcarei, evaporitici e travertinosi. Questo complesso è costituito dai membri arenacei della Formazione della Laga e il livello gessarenitico. La permeabilità prevalente è di tipo secondario, anche se nei membri arenacei quella di tipo primario può raggiungere tenori importanti. La permeabilità è strettamente connessa al grado di fratturazione delle rocce, che, data la tettonica dell'area, risulta generalmente medio alto.
- Complesso C4 - Complesso idrogeologico dei depositi argillosi e marnosi. Di questo complesso fanno parte le formazioni propriamente marnose e argillose delle Successioni Umbro-Marchigiana e Umbro-Marchigiana-Romagnola come le Marne a Pteropodi e Marne con Cerroghna. La permeabilità di tale complesso risulta sempre bassa o molto bassa.
- Complesso C5 - Complesso idrogeologico delle formazioni con alternanze. Di questo complesso fanno parte i membri della Formazione della Laga costituiti da alternanze arenaceo-pelitiche. La permeabilità di questo complesso è molto variabile poichè è costituito da formazioni caratterizzate da alternanze tra arenarie e marne o argille. Per questo motivo la circolazione idrica può risultare compartimentata di tipo secondario ed esclusiva degli strati arenacei, l'alterazione di questi depositi ha sempre permeabilità molto bassa.

4.3. RISCHIO IDROGEOLOGICO

Gli studi di progetto riportano nell'area di progetto una instabilità geomorfologica, segnalata dalla frana codice 1193-H2 /P2-R1 che risulta in prossimità del tratto mediano della strada esistente, e un'area esondazione, che lambisce il percorso sul versante orientale. La strada esistente, così come quella di progetto, non risulta interessata direttamente da tali fenomeni come evidenziato dallo stralcio sottostante in cui si riporta la classificazione PAI.



Stralcio carta PAI con il tracciato di intervento

4.4. PIANIFICAZIONE PROGRAMMATICA E DI TUTELA

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:

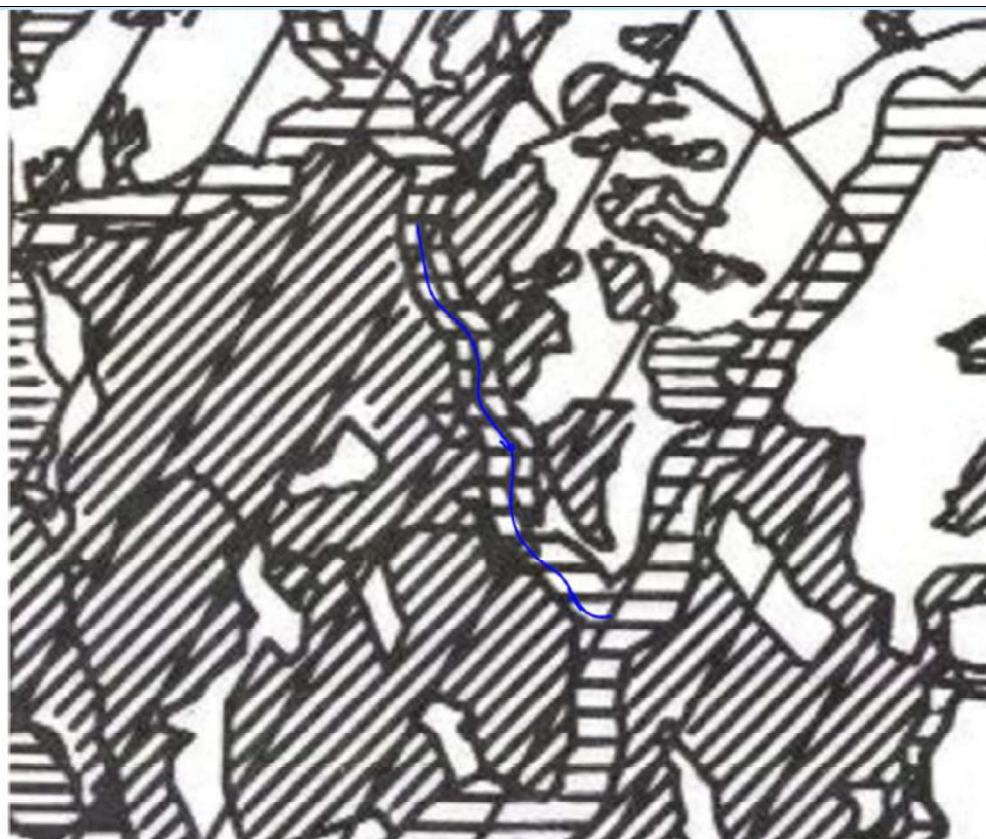
- A. il Piano Paesistico Ambientale Regionale – P.P.A.R.;
- B. il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ascoli Piceno – P.T.C.
- C. il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune di Roccafluvione;
- D. il Piano Regolatore Generale del Comune di Ascoli Piceno.

4.4.1. Piano Paesistico Ambientale Regionale – P.P.A.R.

Il PPAR delle Marche, approvato con D.A.C.R. n. 197 del 3 novembre 1989, si configura come un piano territoriale, riferito cioè all'intero territorio della regione e non soltanto ad aree di particolare pregio.

Oggi la Regione Marche ha intrapreso un processo di verifica ed eventuale aggiornamento del PPAR vigente rispetto al Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e alla Convenzione Europea per il paesaggio. Il processo di revisione, che si è avviato con una delibera di indirizzi della Giunta Regionale, ha prodotto, ad oggi, un Documento preliminare approvato dalla Giunta Regionale con delibera n. 140 del 01/02/2010.

L'obiettivo del PPAR è quello di procedere ad una politica di tutela del paesaggio coniugando le diverse definizioni di paesaggio immagine, paesaggio geografico e paesaggio ecologico in una nozione unitaria di paesaggio – ambiente che renda complementari ed interdipendenti queste definizioni.



1 VINCOLI PAESISTICO - AMBIENTALI VIGENTI

LEGENDA

	VINCOLI ESISTENTI ZONE CON NOTE (L. 1497/39)		PARCHI E FORESTE
	VINCOLI ESISTENTI (L. 1497/39)		GHIACCIAI E CIRCHI GLACIALI
	MONTAGNE SOPRA M. 1200s.l.m.		FIUMI E CORSI D'ACQUA
			LIMITI DELLA COSTA E FASCIA COSTIERA prof. in 300 dalla battigia
			VINCOLI REGIONALI (GALASSO)
			LIMITI AMMINISTRATIVI

Stralcio della Tav.1 "Vincoli paesistico - ambientali vigenti", in blu il tracciato oggetto di intervento.

Il progetto riporta che, come da stralcio della tavola 1 di cui sopra, la strada statale esistente, nel tratto oggetto di intervento, è ubicata all'interno di aree individuate come corsi d'acqua e l'area di notevole interesse pubblico della valle del Tronto e del Fluvione ricadente nei Comuni di Ascoli Piceno, Roccafluvione, Acquasanta e Venarotta, individuata dal D.M. 31/07/85.

L'art. 29 "Corsi d'acqua" specifica le prescrizioni permanenti legate al divieto di trasformazione, manomissione, immissione dei reflui non depurati, salvo gli interventi volti al disinquinamento, al miglioramento della vegetazione riparia, al miglioramento del regime idraulico limitatamente alla pulizia del letto fluviale, alla manutenzione delle infrastrutture idrauliche e alla realizzazione delle opere di attraversamento sia viarie che impiantistiche all'interno del corpo idrico.

Alle foreste demaniali regionali e ai boschi si applica la tutela integrale di cui agli articoli 26 e 27 delle norme del PPAR, che consente esclusivamente interventi di conservazione, consolidamento, ripristino delle condizioni ambientali protette, e ammette quelli di trasformazione volti alla riqualificazione dell'immagine e delle specifiche condizioni d'uso del bene storico-culturale o della risorsa paesistico-ambientale considerata, esaltandone le potenzialità e le peculiarità presenti.

L'art. 34 "Foreste demaniali regionali e boschi" delle norme del PPAR, nelle prescrizioni di base transitorie, specifica che nelle aree sottoposte a tutela:

- Sono vietate le opere di mobilità ovvero nuovi tracciati stradali o rilevanti modifiche di quelli esistenti tranne le opere di manutenzione o di adeguamento delle sedi
- Le aree effettivamente boscate non possono essere ridotte di superficie. Pertanto, all'interno di dette aree sono vietati la sostituzione dei boschi con altre colture ed il dissodamento salvo interventi tendenti a ripristinare la vegetazione autoctona.
- Compete agli strumenti urbanistici generali acquisire e precisare l'identificazione dei boschi e delle foreste, definire gli ambiti di tutela annessi ed attuare le prescrizioni per la tutela dei boschi.

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).

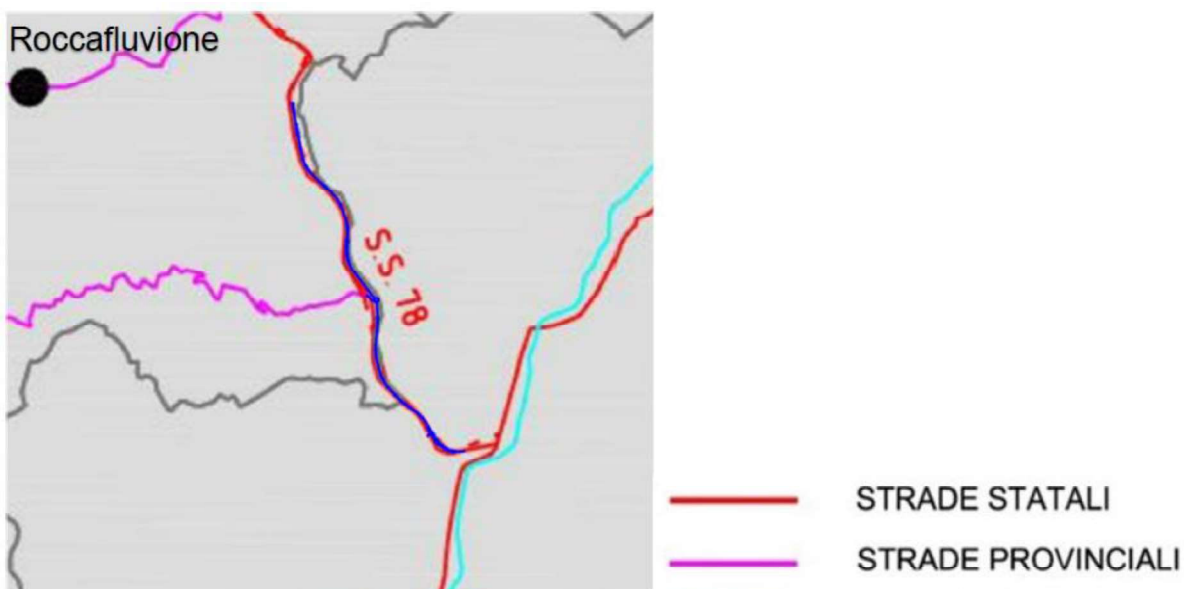
4.4.2. Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Ascoli Piceno – P.T.C.

Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) di Ascoli Piceno è stato approvato con DCP n. 209 del 17 dicembre 2002, seguito da successive varianti. A partire dalla data di adozione della variante al P.T.C. si applicano le misure di salvaguardia di cui all'art. 38 della L.R. 5 agosto 1992, n. 34.

Il PTC costituisce strumento d'indirizzo e di riferimento per i piani territoriali, urbanistici e paesistico ambientali che s'intendono attuare a livello comunale o sovracomunale sul territorio provinciale.

L'art. 3 delle Norme di Piano stabilisce che il processo di pianificazione avviato con il PTC si attua principalmente attraverso gli strumenti urbanistici comunali, generali ed attuativi.

Il progetto si configura come l'adeguamento, prevalentemente in sede, della strada statale esistente S.S. 78 e inserita dal PTC della Provincia di Ascoli Piceno nell'ambito del Sistema Infrastrutturale, e in particolare nella "Carta del Sistema Infrastrutturale e dei Punti Critici".



Stralcio dell'elaborato "Carta del sistema infrastrutturale e dei punti critici, Stato di fatto ed ipotesi di progetto" Tav. 4-s, Sistema Infrastrutturale del PTC della Provincia di Ascoli Piceno in relazione al progetto in esame (in colore blu)

Aree naturali protette	Distanza dal progetto in esame
ZSC/ZPS IT5340004 – Montagna dei Fiori	5.3 Km
ZSC IT7120213 Montagne dei fiori e di Campli e Gole del Salinello	5 Km
ZSC IT5340005 – Ponte D'Ari	1.4 Km
IBA2004/ZPS/EUAP0007 – Parco Nazionale del Gran Sasso e dei Monti della Laga	3.7 Km

Aree naturali protette, distanza dall'area di progetto

Tenuto conto dell'esiguità dell'intervento, sia in termini di superficie che di tipologia di azioni previste nella fase di esercizio come in quella di cantiere, è stato valutato in progetto che non si configurano alterazioni delle condizioni attuali nei confronti dell'area protetta.

4.6.VINCOLI E TUTELE DEI BENI CULTURALI

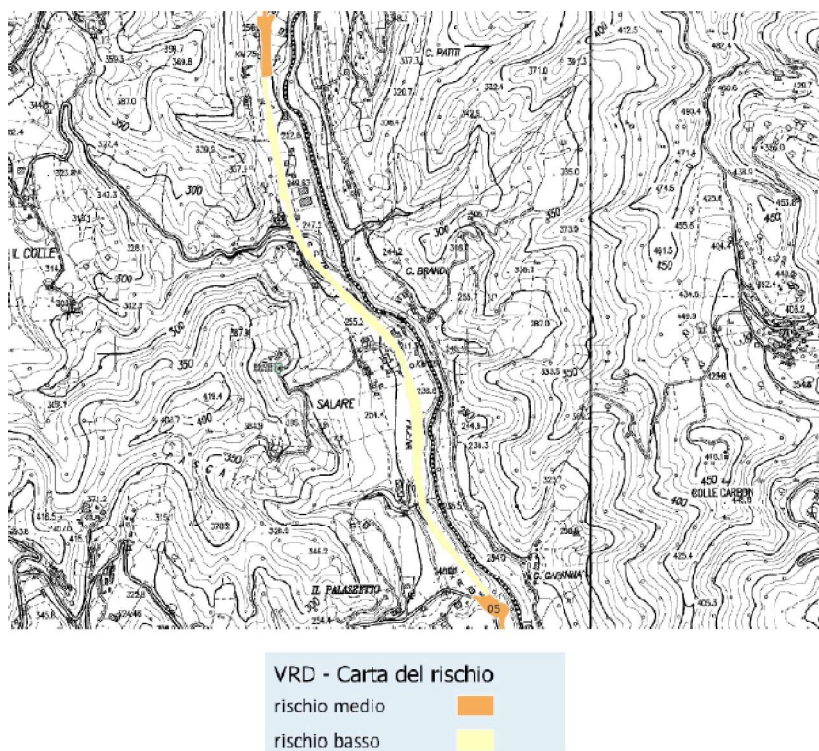
Nella ricognizione dei Beni culturali, di cui alla parte seconda del D.Lgs. 42/2004 e smi, condotta dal progetto facendo riferimento ai dati forniti dal portale "Vincoli in Rete" del MiC, è riportato che il Bene Culturale più prossimo al tratto della S.S. 78 in esame è il Palazzetto cinquecentesco in località Casebianche situato a più di 1 chilometro di distanza e pertanto non interferito in alcun modo dall'intervento sulla S.S. 78 esistente.

Per quanto attiene ai bene archeologici, il progetto riporta che, facendo riferimento anche a quanto contenuto nel catalogo MOSI, la parte centro settentrionale del tracciato della strada esistente presenta sporadiche segnalazioni di rinvenimento, talvolta prive di una collocazione certa.

Nel tratto meridionale, nei pressi di Mozzano, si riportano dei rinvenimenti di epoca romana concentrati all'estremità sud nei pressi dell'imbocco con la via Salaria,

Il tratto di S.S. 78 esistente, oggetto di intervento, si identifica con una viabilità storica intervalliva, passibile di rinvenimenti di carattere infrastrutturale o di occupazione/frequentazione in antico.

In conclusione, il progetto considera a rischio medio esclusivamente porzioni ridotte delle estremità nord e sud del tracciato mentre la parte centrale è considerata a rischio basso, come evidenziato nello stralcio della Carta del Rischio sottostante.



Stralcio elaborato - Carta del rischio

5. Caratteristiche del progetto

5.1.DESCRIZIONE DEL TRACCIATO



Stralcio della planimetria di progetto 1/2



Stralcio della planimetria di progetto 2/2

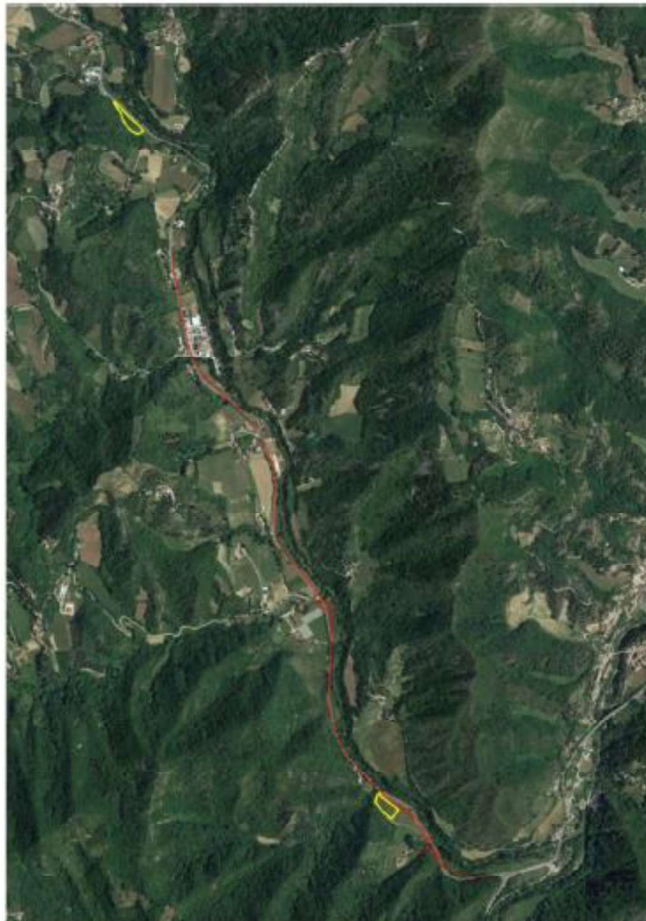
Il progetto riguarda un breve tratto della S.S. 78 sull'itinerario tra Amandola e Mozzano ed in particolare tra l'abitato di Roccafluvione e l'innesto sullo svincolo sulla S.S. 4, in prossimità della frazione di Mozzano.

Il progetto, che interessa circa 1,5 Km del tracciato della S.S. 78 esistente, realizza un adeguamento stradale con interventi prevalentemente in sede e limitate rettifiche volte a risolvere le principali tortuosità attualmente presenti con l'obiettivo di migliorare, in favore di sicurezza, l'iscrizione dei veicoli in curva e la visibilità su tutto il tracciato. Allo scopo di migliorare le condizioni di sicurezza l'intervento prevede, parimenti, un minimo incremento della superficie pavimentata rispetto alle condizioni attuali garantendo una larghezza della piattaforma uniforme e pari a 10,50m.

Il progetto prevede, infine, la messa in sicurezza della connessione con la strada provinciale S.P. 80 - Casebianche tramite la realizzazione di una contenuta rotonda a raso allo scopo di razionalizzare le intersezioni e gli accessi laterali.

5.2.CANTIERIZZAZIONE

Il progetto riporta che la definizione della cantierizzazione ha avuto come presupposto la valutazione delle criticità connesse con i lavori, allo scopo di indirizzare le scelte organizzative verso le soluzioni di minore impatto. Nell'organizzazione delle aree di cantiere e nella pianificazione della relativa viabilità, il progetto riporta che si è cercato in generale di ottimizzarne l'inserimento nell'ambiente circostante e rendere minimo l'impatto del cantiere nelle zone di intervento.



Stralcio della localizzazione dei cantieri Campo Base 1 e Cantiere Operativo A

La dislocazione degli interventi e la tipologia delle opere da realizzare hanno fatto propendere il progetto per la predisposizione di:

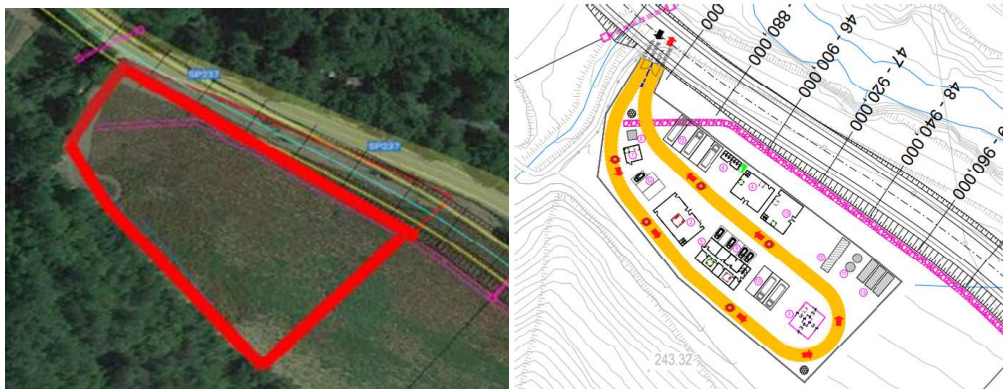
- Campo Base 1 - Cantiere campo base e logistico operativo - in prossimità' della SS 78 Roccafluvione-Mozzano (AP), lato OVEST rispetto alla SS 78
- Cantiere Operativo A - Cantiere logistico operativo - sulla SS 78 Roccafluvione-Mozzano - in prossimità delle frazioni Caserine e Casacagnano, lato OVEST rispetto alla SS 78.

Il progetto riporta che la corretta localizzazione dei siti di cantiere costituisce il primo provvedimento preventivo in merito al contenimento dei potenziali impatti, in quanto da esso dipendono gli effetti più significativi che si possono determinare sull'ambiente circostante e sul normale assetto funzionale delle residenze entro i centri abitati interessati, delle viabilità e dei servizi.

Il progetto evidenzia, pertanto, che la localizzazione del campo base e dei cantieri operativi, nonché della loro organizzazione interna, è stata progettata tenendo in considerazione da una parte le esigenze legate alla realizzazione dell'opera e dall'altra l'obiettivo di ridurre al minimo i potenziali impatti sul contesto ambientale e paesaggistico di riferimento.

CANTIERE N. 1 (LATO OVEST RISPETTO ALLA SP 237, IN PROSSIMITÀ DELL'INNESTO SULLA SS4)

L'area di cantiere n. 1, denominata Campo Base 1, è ubicata nel lotto di terreno posto a OVEST rispetto della SP 237 Roccafluvione-Mozzano (AP), e direttamente accessibile dalla stessa.



L'area di cantiere, di superficie 6.456 mq, ospita attrezzature tipiche di una zona operativa (uffici, laboratorio, presidio sanitario, servizi igienici e spogliatoi, dormitori, magazzino, officina) e alcuni posti auto e stalli per i mezzi di cantiere.

CANTIERE N. 2 (LATO OVEST RISPETTO ALLA SP 237, IN PROSSIMITÀ DELLE FRAZIONI CASERINE E CASACAGNANO)

L'area di cantiere n. 2, denominata Cantiere Operativo A, è ubicata nel lotto di terreno posto a OVEST rispetto alla Strada Provinciale 237 Roccafluvione-Mozzano (AP), accessibile direttamente dalla S.P. stessa.



L'area di cantiere, di superficie 4.108 mq, ospita attrezzature tipiche di una zona operativa (uffici, laboratorio, presidio sanitario, servizi igienici e spogliatoi, magazzino, officina), ma anche alcuni posti auto e stalli per i mezzi di cantiere. e una parte destinata allo stoccaggio dei materiali.

Indicazioni preliminari sulla gestione materie e utilizzo terre

Il progetto riporta che i materiali di scavo riutilizzati all'interno del cantiere verranno destinati alla realizzazione dei rilevati stradali e dei rinterri previsti negli elaborati di progetto, una volta acquisiti gli esiti positivi delle analisi ambientali programmate.

Al fine di migliorare le caratteristiche merceologiche, tecniche e prestazionali dei materiali di scavo conformemente ai criteri tecnici stabiliti dal progetto, il progetto prevede l'esecuzione di operazioni di normale pratica industriale.

Considerato la tipologia di intervento, prevalentemente in adeguamento rispetto alla strada esistente, il progetto prevede di produrre un quantitativo di terre e rocce da scavo limitato, e allo stesso modo la quantità di materiale da cava da approvigionare sarà limitato.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>

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>
Conferenza di Servizi Preliminare, ai sensi dell'art. 14, comma 3, legge n. 241/1990, il 08/11/2023. Conferenza di Servizi Decisoria che verrà convocata ai sensi dell'art. 14 comma 2, legge n. 241/1990.	Enti invitati: <ul style="list-style-type: none">- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio- Regione Marche- Provincia di Ascoli Piceno- Comune di Roccafluvione- Comune di Mozzano- Agenzia del Demanio- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale- Unione Montana del Tronto e Valfluvione- ARPAM- Gestori sottoservizi

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 riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La strada esistente, oggetto di intervento, si trova in prossimità del Torrente Fluvione, senza interessarlo direttamente.
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di progetto non ricade neppure parzialmente in zone costiere (oltre un raggio di 15 km)
3. Zone montuose e forestali	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il tracciato di progetto si colloca nel fondovalle del Torrente Fluvione in un'area con limitate aree boscate, a tal proposito si evidenzia che il PPAR non indica zone vincolate in tal senso.
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"/>	La strada esistente non ricade in parchi naturali o siti Rete Natura 2000. Il sito Natura 2000 più vicino è la ZCS IT5340005 – Ponte D'Arli situato a circa 1.4 Km di distanza. Tenuto conto dell'esiguità dell'intervento, sia in termini di superficie che di tipologia di azioni previste nella fase di esercizio come in quella di cantiere, è stato valutato in progetto che non si configurano alterazioni delle condizioni attuali nei confronti dell'area protetta.
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 nota la possibilità che l'area di progetto si trovi in zone in cui si possa verificare il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria

¹ 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.

² 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 riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area di progetto non si trova in zone a forte densità demografica. Il centro abitato di maggiori dimensioni è Ascoli Piceno che si trova però sull'itinerario della S.S. 4 Salaria e ad una considerevole distanza dal tratto di strada esistente della S.S. 78 oggetto d'intervento.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dal PPAR si rileva che la strada statale esistente, nel tratto oggetto di intervento, è ubicata all'interno di aree individuate come corsi d'acqua e dell'area di notevole interesse pubblico della valle del Tronto e del Fluvione ricadente nei Comuni di Ascoli Piceno, Roccafluvione, Acquasanta e Venarotta, individuata dal D.M. 31/07/85.
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
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non risulta che l'area di progetto si trovi in prossimità di Siti contaminati
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La strada esistente insiste parzialmente in un ambito sottoposto a vincolo idrogeologico.
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"/>	Il tracciato stradale esistente si trova per un tratto in prossimità di un'area a rischio frana media, senza interessarla direttamente, e lambisce un'area a rischio esondazione media, come da cartografia PAI.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La strada esistente, oggetto di intervento, ricade in zona sismica 2, a sismicità media (Classificazione sismica dei Comuni Italiani)
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"/>	L'opera, trattandosi di un adeguamento del tratto stradale già esistente, interferisce con infrastrutture energetiche, di comunicazione ed elettriche.

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No? – Perché?	
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.)?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
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"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
Domande	Sì/No?		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?
	Breve descrizione		Sì/No? – Perché?
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 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.		<i>Perché:</i> il progetto prevede di adottare una serie di misure per la corretta gestione dell'attività di cantiere da impartire alle imprese esecutrici dei lavori, ai fini del contenimento delle emissioni e principalmente 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 verranno modificate se non nella fase di cantiere.		<i>Perché:</i> Il progetto riporta che le emissioni acustiche prodotte in fase di costruzione saranno temporanee, circoscritte alla sola durata dei lavori e saranno prescritte, per le fasi di lavorazione, misure relative alla riduzione del rumore, mediante buone pratiche e interventi di mitigazioni quali idonei accorgimenti per le macchine operatrici.
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 attività di cantiere non si ritiene di poter escludere questo rischio a priori.		<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 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.
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<i>Descrizione:</i> Il progetto in fase di cantiere prevede di istituire 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> Le norme per la sicurezza verranno adottate durante la costruzione e l'esercizio, garantendo la sicurezza, la salute delle persone e la 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"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La strada esistente oggetto di intervento si trova nell'area di notevole interesse pubblico della valle del Tronto e del Fluvione ricadente nei Comuni di Ascoli Piceno, Roccafluvione, Acquasanta e Venarotta, individuata dal D.M. 31/07/85. Il sito Natura 2000 più vicino è la ZCS IT5340005 – Ponte D'Arli situato a circa 1.4 Km di distanza.		<i>Perché:</i> Tenuto conto dell'esiguità dell'intervento, sia in termini di superficie che di tipologia di azioni previste nella fase di esercizio come in quella di cantiere, è stato valutato in progetto che non si configurano alterazioni delle condizioni attuali nei confronti dell'area protetta. Gli interventi non andranno a generare impatti significativi dal punto di vista paesaggistico e/o ambientale, poiché localizzati perlopiù su sede stradale esistente.	
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 type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Non è noto		<i>Perché:</i> gli interventi non andranno a generare impatti significativi dal punto di vista paesaggistico e/o ambientale, poiché localizzati perlopiù su sede stradale esistente	
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"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La sede esistente della S.S. 78, si colloca in prossimità del Torrente Fluvione.		<i>Perché:</i> Il progetto, trattandosi di interventi prevalentemente sulla sede stradale esistente, non interferisce con il bacino idrico e con i corsi d'acqua presenti.	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> La strada statale S.S. 78 oggetto di intervento si innesta sulla SS 4 Salaria.		<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.	
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> La strada statale oggetto di lavori è localizzata in un contesto ove l'intervisibilità elevata è percepibile quasi esclusivamente dai fruitori della viabilità stessa.		<i>Perché:</i> Il progetto, essendo un adeguamento di una strada esistente con interventi prevalentemente in sede, non comporta una riduzione della fruibilità degli spazi e non altera la morfologia del contesto attuale.	
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> L'intervento prevede l'adeguamento della strada statale esistente con interventi prevalentemente in sede.		<i>Perché:</i> Non si prevedono potenziali effetti ambientali significativi in quanto la maggior parte del suolo non antropizzato è localizzato ai bordi della strada statale esistente	
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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Dall'analisi dei piani urbanistici in vigore, non si rilevano piani e/o programmi approvati di trasformazione urbana.		<i>Perché:</i> Non è nota la previsione di ulteriori progetti, piani e/o programmi che comportino l'alterazione del contesto di riferimento	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate 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> La strada statale viene adeguata per migliorare l'accesso ai centri urbani del "cratere sismico", in un'ottica di sviluppo sostenibile e di miglioramento dei livelli di sicurezza.		<i>Perché:</i> I possibili disturbi, a quanto si evince dall'analisi progettuale, risultano molto contenuti e si limiteranno alla sola durata dei lavori.	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali,	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Non sono presenti ricettori sensibili nei pressi dell'area su cui insiste il tratto di S.S. 78 oggetto d'intervento.		<i>Perché:</i> I possibili disturbi a ricettori sensibili localizzati nei centri abitati limitrofi, a quanto si evince dall'analisi progettuale, risultano estremamente contenuti e si limiteranno 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 type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
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> non è noto		<i>Perché:</i> non è noto.	
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	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le aree interessate dalla sede stradale attuale ricadono in zona sismica 2, a sismicità media (Classificazione sismica dei comuni italiani)		<i>Perché:</i> Il progetto è stato dimensionato principalmente sull'analisi bibliografica del contesto geologico e geotecnico che caratterizza la regione studiata. Specifici approfondimenti locali dovranno permettere, nelle fasi progettuali successive, di verificare e caratterizzare le accelerazioni di picco al suolo e la potenzialità di liquefazione lungo la tratta.	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
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?	<i>Descrizione:</i> Premesso che per il presente intervento il progetto non rileva impatti significativi, configurandosi assimilabile ad un intervento di manutenzione straordinaria, è noto che sullo stesso itinerario è in corso di sviluppo un intervento di adeguamento dell'intersezione tra la SS 78 e la SS 4, già valutato ed autorizzato da codesto Ministero con decreto MiTE_VA_DEC_2022-0000242 del 21/09/2022.		<i>Perché:</i> Trattandosi prevalentemente di opere di adeguamento del tracciato esistente, non si configurano impatti significativi.	
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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> il progetto interessa la viabilità regionale ed interregionale		<i>Perché:</i> il progetto non determina effetti di natura transfrontaliera	

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
1	Elenco Elaborati	-	ALL_01_Elenco Elaborati
2	Relazione generale illustrativa	-	ALL_02_Relazione generale illustrativa
3	Relazione geologica	-	ALL_03_Relazione geologica
4	Carta geologica e strutturale	1:10.000	ALL_04_Carta geologica e strutturale
5	Carta Aree PAI	1:5.000	ALL_05_Carta Aree PAI

6	Carta geologica	1:5.000	ALL_06_Carta geologica
7	Carta geomorfologica	1:5.000	ALL_07_Carta geomorfologica
8	Carta idrogeologica	1:5.000	ALL_08_Carta idrogeologica
9	Profilo geologico	1:2.000	ALL_09_Profilo geologico
10	Sezioni geologiche	-1:500	ALL_10_Sezioni geologiche
11	Relazione idrologica - idraulica	-	ALL_11_Relazione idrologica - idraulica
12	Sezioni tipologiche Tav. 1 di 2	1:50	ALL_12_Sezioni tipologiche Tav. 1 di 2
13	Sezioni tipologiche Tav. 2 di 2	1:50	ALL_13_Sezioni tipologiche Tav. 2 di 2
14	Planimetria di progetto - Tav. 1 di 2	1:2000	ALL_14_Planimetria di progetto - Tav. 1 di 2
15	Planimetria di progetto - Tav. 2 di 2	1:2000	ALL_15_Planimetria di progetto - Tav. 2 di 2
16	Planimetria di progetto su fotomosaico - Tav. 1 di 2	1:2000	ALL_16_Planimetria di progetto su fotomosaico - Tav. 1 di 2
17	Planimetria di progetto su fotomosaico - Tav. 2 di 2	1:2000	ALL_17_Planimetria di progetto su fotomosaico - Tav. 2 di 2
18	Profilo longitudinale - Tav. 1 di 2	1:2.000/200	ALL_18_Profilo longitudinale - Tav. 1 di 2
19	Profilo longitudinale - Tav. 2 di 2	1:2.000/200	ALL_19_Profilo longitudinale - Tav. 2 di 2
20	Opere di sostegno - Sezioni tipologiche	Varie	ALL_20_Opere di sostegno - Sezioni tipologiche
21	Opere di sostegno - Relazioni di calcolo	-	ALL_21_Opere di sostegno - Relazioni di calcolo
22	Sottopasso faunistico ST01 – Pianta e sezioni	varie	ALL_22_Sottopasso faunistico ST01 – Pianta e sezioni
23	Tombini - Pianta e sezioni tipologiche	varie	ALL_23_Tombini - Pianta e sezioni tipologiche
24	Relazione di cantierizzazione	-	ALL_24_Relazione di cantierizzazione
25	Studio preliminare ambientale	-	ALL_25_Studio preliminare ambientale
26	Documentazione fotografica	-	ALL_26_Documentazione fotografica
27	Stralcio del Piano Paesaggistico Regionale	1:25.000	ALL_27_Stralcio del Piano Paesaggistico Regionale
28	Stralcio del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	1:25.000	ALL_28_Stralcio del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
29	Strumenti urbanistici comunali	1:10.000	ALL_29_Strumenti urbanistici comunali
30	Piano di Assetto Idrogeologico (Stralcio PAI)	1:10.000	ALL_30_Piano di Assetto Idrogeologico (Stralcio PAI)
31	Carta di sintesi dei vincoli e delle tutele	1:10.000	ALL_31_Carta di sintesi dei vincoli e delle tutele
32	Carta dei Siti della Rete Natura 2000 e delle Aree naturali protette	1:20.000	ALL_32_Carta dei Siti della Rete Natura 2000 e delle Aree naturali protette
33	Carta dei Condizionamenti	1:10.000	ALL_33_Carta dei Condizionamenti
34	Analisi del sistema fisico carta geologica	1:10.000	ALL_34_Analisi del sistema fisico carta geologica
35	Analisi del sistema fisico carta geomorfologica	1:10.000	ALL_35_Analisi del sistema fisico carta geomorfologica
36	Analisi del sistema fisico carta idrogeologica	1:10.000	ALL_36_Analisi del sistema fisico carta idrogeologica
37	Analisi del sistema fisico carta del reticolo idrografico	1:10.000	ALL_37_Analisi del sistema fisico carta del reticolo idrografico

38	Analisi del sistema naturale carta della vegetazione reale	1:10.000	ALL_38_Analisi del sistema naturale carta della vegetazione reale
39	Analisi del sistema naturale carta dell'uso del suolo	1:10.000	ALL_39_Analisi del sistema naturale carta dell'uso del suolo
40	Analisi del sistema naturale elementi della rete ecologica	1:10.000	ALL_40_Analisi del sistema naturale elementi della rete ecologica
41	caratteri del sistema insediativo e paesaggistico	1:10.000	ALL_41_caratteri del sistema insediativo e paesaggistico
42	emergenze ambientali, storico-monumentali, archeologiche	1:15.000	ALL_42_emergenze ambientali, storico-monumentali, archeologiche
43	morfologia del paesaggio e valori panoramici	varie	ALL_43_morfologia del paesaggio e valori panoramici
44	Analisi del sistema naturale carta degli habitat	1:10.000	ALL_44_Analisi del sistema naturale carta degli habitat
45	Screening VinCA	-	ALL_45_Screening VinCA

Il dichiarante
Il Responsabile Unico del Procedimento
(Ing. Marco Mancina)

