



Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile  
Direzione Ambiente e risorse idriche  
**Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali**

---

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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto  
Ambientale VIA e VAS  
[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

Ministero della Cultura  
Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di  
Ripresa e Resilienza  
[ss-pnrr@pec.cultura.gov.it](mailto:ss-pnrr@pec.cultura.gov.it)

Oggetto: (V01001) [ID: 10733] Procedimento di Verifica di assoggettabilità alla VIA-PNRR ai sensi dell'art. 19, del D.lgs. 152/2006. Progetto di fattibilità tecnico economica "S.S. 78 - Amandola - Mozzano - Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale da Comunanza ad Amandola - 1° stralcio". **Trasmissione osservazioni**

Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica con nota Prot. n. 0012711 del 24/01/2024, acquisita al protocollo regionale con n. 0092153 del 24/01/2024 ha comunicato, per il progetto in epigrafe, la pubblicazione della documentazione, la procedibilità dell'istanza.

### **Sintesi descrittiva**

Il progetto riguarda gli 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) e, in particolare, nell'attuazione dell'8° stralcio del Programma degli interventi di messa in sicurezza e di ripristino della viabilità.

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

L'intervento rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, al punto 2 lettera C denominata "strade extraurbane secondarie di interesse nazionale". Il progetto non ricade neppure parzialmente all'interno di aree naturali protette come definite dalla L. 394/1991 e alle aree appartenenti alla Rete Natura 2000, e che, nello specifico, si trova:

- a circa 0,7 km minimo dal Parco Nazionale dei Monti Sibillini;
- a circa 4,4 km dalla ZPS - IT5330029 "Dalla Gola del Fiastrone al Monte Vettore";
- a circa 4,4 km dalla ZSC - IT5330019, "Valle dell'Ambro".

---

La procedura di Verifica di assoggettabilità alla procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, è integrata con la Valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 152/2006 e contestuale verifica del Piano di utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017.

Il progetto prevede l'adeguamento dell'infrastruttura esistente ad una strada extraurbana secondaria di tipo C1 ai sensi del D.M. 05/11/2001. L'asse principale di progetto si sviluppa complessivamente per circa 1180 m. Il tratto in progetto prende l'allineamento della strada statale esistente poco dopo l'area dell'ospedale e dei campi sportivi, superando poi un rilievo collinare mediante una galleria di lunghezza complessiva 215 m, costituita da due imbocchi in artificiale lato Amandola e lato Comunanza rispettivamente di lunghezza 50 e 35 m ed un tratto in naturale 130 m. Dopo la galleria di Ciaraglia il tracciato, proseguendo ancora in variante rispetto all'attuale sedime della S.S. 78 "Picena", supera con un viadotto a tre campate di lunghezza complessiva 140 m una valle incisa boscata, in cui confluisce un reticolo di fossi e scoline idrauliche.

L'asse in progetto si appoggia poi su un campo agricolo a morfologia pianeggiante e recupera l'allineamento della strada esistente in corrispondenza di un breve rettilineo sotto le località Verri e Salvi, dove termina l'intervento. Per garantire la continuità agricola del terreno, il progetto prevede un cavalcavia poderale di luce 35 m alla progressiva 0+750 circa.

Il proponente dichiara che con il progetto si perseguono i seguenti obiettivi:

- evitare inutili tortuosità sia planimetriche che altimetriche;
- regolarizzare gli accessi sulla sede;
- annullare il contatto diretto con gli edifici della frazione di Ciaraglia.

È altresì prevista la rinaturalizzazione del tratto terminale (circa 400 m) del tracciato abbandonato che si sviluppa in campagna aperta e non risulta più funzionale ad alcun accesso.

In data 19/02/2024 è stato effettuato da tecnici di questa struttura un sopralluogo in sito **allegato 1** (ID: n. 32225422 del 22/02/2024).

Sono pervenuti i seguenti contributi istruttori che si allegano, di cui a seguire si riporta una sintesi ed ai quali si rimanda comunque per completezza:

- Genio Civile Marche Sud- Regione Marche (nota pervenuta con ID n. 32144758 del 13/02/2024) **allegato 2**
- Comune di Amandola (nota pervenuta con prot. 186010 del 15/02/2024) **allegato 3**
- ARPAM (nota pervenuta con prot. 205607 del 21/02/2024) **allegato 4**
- Settore Infrastrutture e Viabilità-Regione Marche (nota pervenuta con ID n. 32216308 del 21/02/2024) **allegato 5**

## **REGIONE MARCHE - GENIO CIVILE MARCHE SUD**

Il Settore Genio Civile evidenzia la necessità di richiedere il parere per la verifica della compatibilità delle rispettive previsioni con le condizioni geomorfologiche del territorio ai sensi dell'art. 89 del D.P.R. 380/2001 e per le trasformazioni urbanistiche, ai sensi dell'art.10 della L.R. 22/2011 e di quanto disposto con D.G.R. n.53/2014. Dovrà essere redatta Verifica di Compatibilità Idraulica allo scopo di valutare la pericolosità idraulica presente e potenziale delle aree e le possibili alterazioni del regime idraulico indotte dalle trasformazioni.

Vengono richiamate le raccomandazioni al rispetto della normativa e alle buone pratiche di cantiere, precedentemente riportate nel parere espresso in sede di conferenza dei servizi preliminare **allegato 2**. Inoltre, per le interferenze con le aree boscate dovrà essere ottenuta l'autorizzazione ai sensi dell'art.12 L.R. n. 6/2005.

Al riguardo, si ricorda che con D.G.R. n. 780 del 05/06/2023 è stata approvata la metodologia per l'applicazione della Valutazione Ecologica Compensativa (VEC) come strumento per i procedimenti di valutazione ambientale da applicare nell'ambito di interventi di trasformazione attraverso

---

procedure standardizzate di valutazione della qualità ambientale nei processi di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

### **COMUNE DI AMANDOLA**

Il Comune di Amandola ritiene che il progetto necessiti di un maggiore approfondimento degli aspetti ambientali e pertanto debba essere sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale, tenendo conto di un'alternativa progettuale che da quanto comunicato in sede del sopralluogo del 19/02/2024 risulta molto simile a quella indicata come alternativa due nello studio preliminare ambientale; tale alternativa consentirebbe di evitare la costruzione della galleria e diminuire l'impatto da un punto di vista ambientale, morfologico, geomorfologico e urbanistico in quanto comporterebbe una diminuzione del consumo di suolo.

#### **Osservazioni**

Sono state riscontrate le seguenti carenze progettuali:

- negli elaborati progettuali non si tiene conto delle interferenze dirette ed indirette con le aree protette (Parco Nazionale dei Monti Sibillini, IBA095 Monti Sibillini).
- in merito agli aspetti progettuali e di cantierizzazione: o non sono presenti elaborati grafici e/o planimetrie delle aree di cantiere in cui viene riportata la superficie occupata e la destinazione d'uso dell'area secondo gli attuali strumenti di pianificazione territoriale.
- non sono presenti elaborati grafici e/o planimetrie con indicata la viabilità interessata dai movimenti di gestione dei materiali dal cantiere e verso il cantiere.
- l'impatto sulla viabilità e sui ricettori lungo la viabilità, interessata dal trasporto dei materiali da approvvigionare per la realizzazione dell'intervento, viene trattata superficialmente;
- non vengono indicate né le tempistiche di realizzazione dei tre lotti, in cui detta opera è stata suddivisa, né i traffici di cantiere;
- Non vengono individuate eventuali interferenze con la presenza di altri cantieri, presenti sull'area d'intervento;
- non viene in alcun modo quantificato l'uso del suolo, né tantomeno specificate le essenze arboree che andranno tagliate e/o eventualmente tutelate e/o reimpiantate;
- la documentazione prodotta non è corredata di elaborati che specificano l'assetto geologico ed idrogeologico del sottosuolo,
- la documentazione prodotta non è corredata da elaborati in cui viene descritta e riportata la presenza o meno di falde idriche, superficiali e/o sotterranee, nonché della loro composizione biotica e abiotica;
- la documentazione progettuale non è corredata da una relazione faunistica che descrive i possibili impatti sulla fauna locale e le proposte di mitigazione che si intende adottare;
- lo screening di Incidenza non è sufficiente per poter escludere incidenze significative dirette e/o indirette, temporanee e/o permanenti e/o cumulative, su specie ed habitat di interesse conservazionistico;
- la documentazione progettuale non è corredata da elaborati che definiscono le tipologie dei "rifiuti" e dei materiali di risulta (terre e rocce) prodotti, delle quantità e della loro gestione;

### **ARPAM**

#### **MATRICE ARIA**

L'impatto sulla qualità dell'aria, nel sito in oggetto, è probabile ma è reversibile (limitato nel tempo durante la fase cantiere).

#### **Raccomandazioni**

Si raccomanda alla ditta far marciare a marcia ridotta i mezzi in transito e di sospendere l'attività qualora la velocità del vento risulterà superiore a 5 m/s.

#### **MATRICE RIFIUTI E SUOLO**

L'impatto sulla matrice suolo/sottosuolo derivante dalla realizzazione del progetto è certo ma può essere ritenuto scarsamente rilevante.

#### **Osservazioni**

---

Per quanto riguarda gli impatti derivanti dalla **produzione di rifiuti**, al fine di valutare la matrice rifiuti si chiede al Proponente di fornire integrazioni in merito alle tipologie di rifiuti prodotti durante la fase di cantiere e di esercizio, la stima delle quantità e la gestione degli stessi rifiuti in termini di avvio a smaltimento/recupero.

#### MATRICE TERRE E ROCCE DA SCAVO

##### **Osservazioni**

-Si rileva una incongruenza nell'elaborato T01GE04GEOCO01 rev.B "Corografia cave e discariche" dove il sito SR01 non corrisponde a Sito di riutilizzo per ripristini ambientali/geomorfoloici. Si chiede al Proponente di fornire chiarimenti.

- la planimetria inserita al paragrafo 7.1 non risulta coerente con il piano utilizzo terre; il Proponente ha infatti indicato in corrispondenza del tracciato in progetto solamente n. 4 punti di indagine; si richiede pertanto di integrare correttamente la planimetria.

- i risultati delle analisi sui campioni vanno confrontati con le Concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alle colonne A o B Tabella 1 Allegato 5 al Titolo V Parte IV del D.lgs. n.152/06 e s.m.i., con riferimento alla destinazione d'uso urbanistica attuale e non futura delle aree interessate.

- Si chiede al Proponente di chiarire l'incongruenza relativa alle aree di deposito indicate negli elaborati "piano di utilizzo terre" al capitolo 5, "studio preliminare ambientale" al paragrafo 7.1.1 e "Planimetria aree di cantiere e viabilità di servizio"; nel caso si richiede di correggere le relative planimetrie/cartografie. Il produttore dovrà comunque provvedere affinché lo spazio destinato al deposito temporaneo delle TRS (sottoprodotti) risulti fisicamente separato rispetto ai depositi di altri eventuali inerti e/o di rifiuti. Tali spazi dovranno essere adeguatamente segnalati, in conformità ai disposti dell'art.5 comma 1 lettera d) e lettera e). L'area dedicata alle terre qualificate come sottoprodotto dovrà essere chiaramente individuata anche nelle planimetrie di progetto che si chiede di integrare a tal fine.

#### MATRICE ACQUE

L'impatto sull'ecosistema acque è probabile ma limitato nel tempo durante la fase cantiere e reversibile.

##### **Raccomandazioni**

Devono essere applicate tutte le misure gestionali atte a garantire il mantenimento dello stato qualitativo dei corpi idrici superficiali e sotterranei e misure di mitigazione dei potenziali impatti da eventi accidentali.

#### MATRICE RUMORE

Da quanto risulta dallo Studio Previsionale di Impatto acustico di Ottobre 2023 presentato, restando la validità dell'ipotesi di invariabilità del traffico, l'opera in esercizio non comporterà il superamento dei limiti di rumore stradale ai ricettori.

##### **Raccomandazioni**

Relativamente alla fase di realizzazione del progetto in esame, il rumore generato dovrà rispettare i limiti previsti, fatta salva la possibilità di ottenere per le attività temporanee apposita autorizzazione da parte del comune interessato in deroga ai limiti vigenti (art. 6, comma 1 lettera h) della Legge Quadro sull'inquinamento acustico n. 447/1995 ed art. 16 della Legge Regionale delle Marche n. 28/2001.

#### **REGIONE MARCHE - SETTORE INFRASTRUTTURE E VIABILITA'**

Si evidenzia che sono presenti alcune incongruenze con il progetto della rotatoria del nuovo ospedale di Amandola. In particolare, oltre ad una interferenza nel tratto di innesto della rotatoria con la S.S. 78, per cui andrà necessariamente verificato il raccordo tra progetto ed opera realizzata, viene segnalata un'incongruenza tra la viabilità secondaria denominata VS.03 ed il tratto di raccordo con la S.P. 242 "Vena San Martino", già realizzato nell'ambito delle opere afferenti alla sopracitata rotatoria.

##### **Osservazioni**

Si ritiene che, onde consentire la valutazione degli effettivi impatti ambientali dell'intervento, il progetto debba essere adeguato alle previsioni della costruenda rotatoria, garantendo la corretta ricucitura dell'attuale strada statale e della viabilità locale e salvaguardando, per quanto possibile, le previsioni della vigente pianificazione urbanistica comunale.

### **COMPONENTE IDROGEOLOGIA – GEOLOGIA - GEOTECNICA**

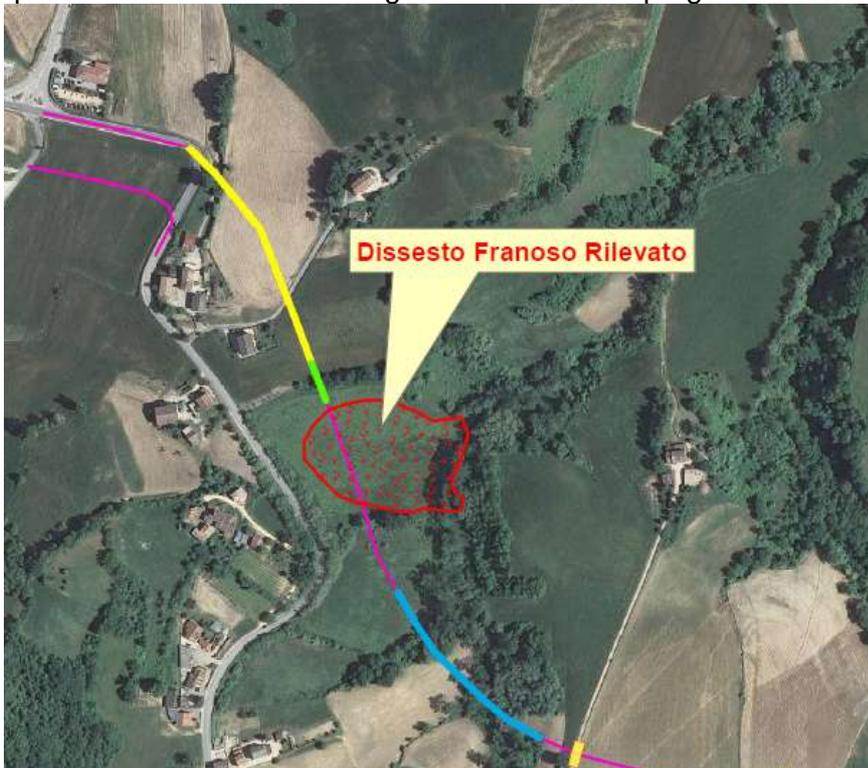
L'area di studio ricade nel settore centrale dell'Appennino umbro-marchigiano, caratterizzata da una catena a pieghe e sovrascorrimenti che occupa le zone esterne dell'Appennino Settentrionale.

Il territorio oggetto di studio rientra nel Bacino marchigiano esterno, 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. La zona su cui si sviluppa il tratto stradale in progetto presenta come substrato la Formazione della Laga, Membro evaporitico, in litofacies arenacea, costituito essenzialmente da Arenarie torbiditiche silicoclastiche, sporadicamente gessose, in strati molto spessi, spessi e medi, di colore grigio-azzurro e giallastro, a granulometria grossolana e fine, con intercalazioni sottili, a volte discontinue, di peliti marnoso-siltose azzurre. La stratificazione si presenta lenticolare e a tratti tabulare.

In alcuni tratti il tracciato si pone su formazioni continentali più recenti (Unità di copertura Pleistocene Sup ed Olocene) costituite da:

- Depositi alluvionali terrazzati;
- Depositi eluvio colluviali.

A livello geomorfologico il tracciato attraversa un'area collinare in sinistra idrografica del Torrente Vetremastro, affluente del Fiume Tenna. I principali dislivelli sono generati dal corso d'acqua e dai suoi affluenti in sinistra, i quali incidendo i rilievi costituiti dalla Formazione della Laga, generano sponde acclivi. Lo stesso tracciato non interferisce con dissesti perimetrati dal PAI vigente (Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale Piano Assetto Idrogeologico). La Relazione Geologica (codice Documento: T01GEO0GEORE01), la carta Geologica e Geomorfologica rilevano la presenza di un fenomeno gravitativo compreso tra le progressive 0+380 e 0+460. Tale fenomeno, che viene Topologicamente classificato come Colata, interferisce con la porzione di rilevato stradale, quasi all'imbocco Sud con la galleria artificiale in progetto.



---

Tale dissesto interferente con una porzione di tracciato posto in rilevato (Superficie circa 1 ha), ha il piede di frana coincidente con il reticolo idrografico, localmente inciso. L'attività del dissesto è quindi legata allo scalzamento al piede operato dal reticolo posto ad Est del tracciato.

Sia la relazione geologica e che gli interventi dell'intero progetto si riferiscono a dati desunti da bibliografia e da altre informazioni disponibili a vario titolo sul territorio. Non è stata effettuata una idonea campagna geognostica e geofisica. Tali attività risultano necessarie e propedeutiche alla ricostruzione oggettiva del modello geologico e geotecnico del sito, anche per la fase di fattibilità tecnico economica.

### **Osservazioni**

In merito alla documentazione pubblicata, relativamente alla fase di fattibilità dell'intervento, si ritiene il progetto carente nei seguenti punti:

- Idonea campagna geognostica e geofisica, secondo quanto riportato anche a pag. n. 46 della Relazione geologica (Figura 6.2 Indagini programmate per l'intervento);
- Verifica di stabilità (ai sensi del DM 17/01/2018 - NTC) del versante interessato dal dissesto, classificato come colata (progressive 0+380 e 0+460) ed analisi delle eventuali opere di mitigazione. Le verifiche di stabilità dovranno essere eseguite negli scenari ante e post operam;
- Piano di monitoraggio del versante interessato dal dissesto, in cui siano riportate le azioni da intraprendere nel caso di superamento delle soglie di sicurezza (fase di esercizio dell'opera);
- Verifica di stabilità del versante sottoposto a rimodellamento (tratto Sud), ai sensi del DM 17/01/2018 – NTC, considerando gli scenari ante e post operam;
- In relazione al diverso uso del suolo, che verrà posto in essere con la realizzazione dell'intervento, si ritiene necessaria la valutazione sulla programmazione di opportune opere per il drenaggio delle acque superficiali, quale misura compensativa rivolta ad "assorbire-mitigare" l'incremento dei deflussi superficiali derivanti dalla maggiore impermeabilizzazione delle superfici. Nel territorio della Regione Marche, per quanto riguarda questo argomento, occorre riferirsi alla L.R. n. 22 del 2011, con la quale è stata disciplinata la Verifica per l'Invarianza Idraulica (V.I.I.) delle trasformazioni territoriali. I criteri tecnici per l'esecuzione di tali verifiche sono stati approvati con DGR n. 53 del 27 gennaio 2014.

### **ASPETTI PAESAGGISTICI**

Gli elementi principali che compongono la struttura del paesaggio attraverso cui si snoda il progetto di adeguamento con le relative aree di cantiere, siano la vallata del fiume Tenna tra i pendii boscati, strutturanti il paesaggio naturale dell'area e i centri abitati perlopiù di pianura con le piccole aree agricole di fondovalle e i radi insediamenti produttivi collocati lungo la SP237. Le aree di cantiere ricadono interamente in appezzamenti di tipo agricolo collocati lungo il corso della SP 237.

### **Osservazioni**

Si ritiene opportuno che il proponente fornisca ulteriori immagini ante operam e post operam attraverso fotosimulazioni che rendano maggiore evidenza dell'inserimento dell'opera nel paesaggio, da punti di vista statici e dinamici, da e verso i più importanti recettori sensibili, quali beni culturali e paesaggistici esistenti. Si chiede inoltre di produrre fotoinserti in corrispondenza di viadotto, galleria, muri di sostegno.

Le foto simulazioni dovranno essere realizzate su immagini fotografiche reali e nitide, riprese in condizioni di piena visibilità, privilegiando punti di maggiore visibilità dell'opera, corredate da planimetria con coni ottici, ed infine immagine aerea che rappresenti la totalità degli interventi specificando i materiali da costruzione, le colorazioni adottate, e le relative opere di mitigazione.

Le immagini fotografiche e le fotosimulazioni richieste dovranno essere elaborate con un angolo visuale medio, ca. 60°, prossimo a quello di attenzione umana.

### **ASPETTI VEGETAZIONALI**

Nella relazione di compensazione forestale, il proponente afferma che, dalla sovrapposizione tra gli elementi botanici censiti e la relativa planimetria di progetto, è stata rilevata una discreta interferenza delle nuove opere e delle parti di viabilità previste con la superficie vegetata in situ, la quale andrà incontro ad asportazione permanente.

---

L'area direttamente interessata dal progetto è destinata per lo più a colture estensive, in particolare il viadotto e la galleria si localizzeranno in prossimità dei corsi d'acqua, in cui risulta una vegetazione descritta come bosco ripariale a prevalenza di *Salix* e *Populus*. Tale superficie boscata è stata stimata di 1825 mq. È prevista la rinaturalizzazione di parte della strada esistente con esemplari arboreo/arbustivi con specie scelte tra quelle autoctone e rinvenibili anche nel contesto naturale circostante; tale tipologia di rimboschimento coprirà una superficie totale pari a 0,23 ha.

Nella tabella 5.1 che considera l'area di progetto allo stato attuale, per il biotopo Gallerie mediterranee di *Salix alba* e Boscaglie a galleria di pioppo italico, viene considerata una superficie di 0,26 ha, mentre per il biotopo Piccoli boschi di specie alloctone viene stimata una superficie di 0,23 ha. Questi valori non corrispondono a quanto stimato in precedenza, per cui si ritiene necessario che vengano adeguatamente quantificate le superfici naturali e naturaliformi interferite in maniera temporanea o permanente, con specifico riferimento alla loro tipologia e al loro stato, al fine di valutare adeguatamente le entità degli impatti.

Inoltre in applicazione della legge regionale forestale n. 6/2005 art. 11 sarà necessario individuare anche i singoli individui arborei di alto fusto che dovranno essere abbattuti, specificandone l'ubicazione, in relazione alla cartografia a scala adeguata.

Per la quantificazione della perdita delle funzioni ambientali svolte dai biotopi che verranno definitivamente sottratti a causa dell'impermeabilizzazione, è stato utilizzato il metodo speditivo della VEC, stimando la differenza tra VEB ante e post operam (11,06 ha equivalenti).

Per il calcolo del valore ecologico delle opere di compensazione non si fa riferimento alla differenza tra valore naturale finale e iniziale dell'area destinata al recupero, rapportandola al fattore di ripristinabilità temporale (FRT). Come descritto nell'allegato A alla DGR 780 del 05 Giugno 2023 l'utilizzo della formula 12 risulta non solo necessario per il calcolo della superficie minima da compensare (ABNmin) ma anche opportuno per un efficace confronto con le alternative di progetto. Si vuole sottolineare che in fase esecutiva sarà necessario approfondire la stima della compensazione con metodologia VEC al livello 2 di applicazione ordinaria con indagini sito-specifiche. Inoltre si tiene a precisare che tale settore si rende disponibile per chiarimenti sul corretto utilizzo di tale strumento di valutazione.

### **Osservazioni**

Si ritiene necessario che vengano adeguatamente quantificate le superfici naturali e naturaliformi interferite in maniera temporanea o permanente, con specifico riferimento alla loro tipologia e al loro stato, al fine di valutare adeguatamente le entità degli impatti. Sarà inoltre necessario individuare anche i singoli individui arborei di alto fusto che dovranno essere abbattuti.

Come descritto nell'allegato A alla D.G.R. 780/2023, l'utilizzo della formula 12 risulta non solo necessario per il calcolo della superficie minima da compensare (ABNmin) ma anche opportuno per un efficace confronto con le alternative di progetto.

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

### **ASPETTI FAUNISTICI**

Il progetto in esame ricade nell'Unità Ecologico Funzionale della matrice agricola con una presenza significativa di superficie naturale e intercetta stepping stones, dorsali e collegamenti fluviali ma non interferisce direttamente con aree core o nodi.

Dal momento che nelle relazioni presentate vengono considerate sommariamente la continuità ecologica e l'interruzione di connettività, si chiede di giustificare attraverso un'analisi più approfondita, anche in relazione alla REM, l'assenza di effetti negativi significativi in termini di frammentazione e connettività.

Come riportato nello studio preliminare ambientale, per quanto riguarda il contesto territoriale nel quale si inserisce l'area di progetto stessa, la presenza di habitat sia forestali che aperti, ne favorisce la frequentazione e l'utilizzazione come area di passaggio da parte di diverse specie animali.

L'allontanamento e la dispersione della fauna a causa delle emissioni acustiche in fase costruttiva verranno mitigati svolgendo le lavorazioni solo nel periodo diurno, mentre in fase operativa saranno

---

limitati dalle barriere antirumore. Per quanto riguarda la componente Rumore e i suoi effetti sulla Fauna, si prende atto di quanto riportato nello studio preliminare Ambientale, che esclude elementi di criticità a riguardo

Per il rischio collisioni con la fauna selvatica, pur se valutato di bassa probabilità, il progetto risulta invece carente di interventi di mitigazione.

Non essendo gli spostamenti facilmente prevedibili e in mancanza di dati puntuali (ad es. casistiche sugli eventi incidentali o conoscenza diretta di rotte di spostamento abitualmente utilizzate) è fondamentale una fase conoscitiva, condotta da esperti faunistici, in cui vengano rappresentati gli spazi d'interesse faunistico e le rotte di spostamento più probabili della fauna. Sulla base di tale documento è possibile giungere ad individuare i punti di maggiore probabilità di interferenza della strada con la fauna, dove dovranno essere previsti gli interventi di permeabilizzazione dell'infrastruttura. Tale documentazione consentirebbe anche di progettare gli interventi di rafforzamento della rete ecologica e di connessione con gli habitat di maggior interesse faunistico con l'impianto di specie arboree e arbustive. In particolare, si rileva l'esigenza di attraversamenti faunistici, nel settore Sud del tracciato in progetto e nel tratto in rilevato oltre che la realizzazione di misure destinate ad impedire l'accesso degli animali alla carreggiata.

Il progetto dovrà altresì prevedere un cronoprogramma degli interventi sulla vegetazione compatibile con i cicli riproduttivi della fauna; in particolare, in relazione alla nidificazione degli uccelli, per cui l'eliminazione della vegetazione non potrà avvenire nel periodo dal 1 aprile al 30 luglio.

### **Osservazioni**

Si chiede di giustificare attraverso un'analisi più approfondita, anche in relazione alla REM, l'assenza di effetti negativi significativi in termini di frammentazione e connettività.

Per ridurre al minimo il rischio collisioni con la fauna selvatica è richiesta la produzione di una relazione faunistica condotta da esperti faunistici, in cui vengano rappresentati gli spazi d'interesse faunistico e le rotte di spostamento più probabili della fauna, sulla base delle quali attuare le opportune opere di mitigazione, quali ad esempio passaggi faunistici e misure destinate ad impedire l'accesso degli animali alla carreggiata.

Il progetto dovrà altresì prevedere un cronoprogramma degli interventi sulla vegetazione compatibile con i cicli riproduttivi della fauna

## **ASPETTI DI SICUREZZA**

### **Osservazioni**

Ai sensi delle Linee Guida all'Integrazione dei Cambiamenti Climatici e della Biodiversità nella Valutazione di Impatto Ambientale della Commissione Europea, si ritiene di dover valutare l'impatto del progetto sul clima e sui cambiamenti climatici, ossia gli aspetti di mitigazione ai cambiamenti climatici (emissioni dirette e indirette di GHG), e l'impatto dei cambiamenti climatici sul progetto e sulla sua attuazione, ossia gli aspetti di adattamento (ondate di calore, precipitazioni estreme, esondazione dei fiumi e alluvioni lampo; tempeste e vento forte; frane e smottamenti; innalzamento del livello dei mari, onde di tempesta, erosione costiera ed intrusione di acqua salata; ondate di freddo; danni dovuti al gelo e disgelo).

Oltre a quanto sopra riportato, si osserva la necessità di approfondire gli impatti cumulativi dei cantieri nelle zone limitrofe al progetto, come quello della costruzione del nuovo ospedale di Amandola e le opere di riqualificazione della tratta Sarnano-Amandola (1°stralcio ID 9698 e 2°stralcio ID 10617).

### **Conclusioni**

A seguito dell'istruttoria condotta, del sopralluogo effettuato e dei contributi/pareri pervenuti, si ritiene necessario dare riscontro alle osservazioni per esprimere parere compiuto, per le carenze e gli approfondimenti progettuali necessari, sopra indicati.

Per le finalità della presente procedura si auspica, come richiesto anche dal Comune di Amandola, un maggior approfondimento dell'alternativa due proposta nello studio preliminare ed in fase di conferenza preliminare, dal momento che tale soluzione evita il problema dell'attraversamento



dell'area in frana e sembra creare un minore impatto dal momento che riduce il consumo di suolo, anche se per un breve tratto di strada dovranno essere lasciati gli accessi a raso.

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

Si chiede infine di riportare, nell'intestazione di eventuali note indirizzate allo scrivente Settore, il codice identificativo del procedimento amministrativo regionale: [V01001].

Cordiali saluti

EV/

La Responsabile del Procedimento  
*Velia Cremonesi*

Il Dirigente  
*Roberto Ciccioni*

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

Fascicolo 400.130.10 V01001

Allegati: c.s.

**VERBALE DI SOPRALLUOGO ISTRUTTORIO**

**del 19/02/2024**

**ID. PROGETTO:** V01001 [ID: 10617]  
**COMUNE DI:** Amandola (FM)  
**INTERVENTO PROPOSTO:** “S.S. 78 - Amandola - Mozzano - Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale da Comunanza ad Amandola - 1° stralcio.  
Procedimento di Verifica di assoggettabilità alla VIA-PNRR ai sensi dell'art. 19, del D.lgs. 152/2006.  
**PROPONENTE:** Società ANAS SpA Struttura territoriale Marche

Sono presenti al sopralluogo:

Ente	Nominativi Funzionari
Regione Marche Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	Arch. Velia Cremonesi Ing. Emanuele Vescovo Geol. Sergio Flammini Dott.ssa Antonella Curletta
Regione Marche Settore Infrastrutture e Viabilità	Ing. Alessandra Agostini

**PREMESSA**

Il progetto riguarda gli 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) e, in particolare, nell'attuazione dell'8° stralcio del Programma degli interventi di messa in sicurezza e di ripristino della viabilità.

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

L'intervento rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto 2 lettera C denominata “*strade extraurbane secondarie di interesse nazionale*”.

Il progetto non ricade neppure parzialmente all'interno di aree naturali protette come definite dalla L. 394/1991 e alle aree appartenenti alla Rete Natura 2000, e che, nello specifico, si trova:

- a circa 0,7 km minimo dal Parco Nazionale dei Monti Sibillini;
- a circa 4,4 km dalla ZPS - IT5330029 “Dalla Gola del Fiastrone al Monte Vettore”;
- a circa 4,4 km dalla ZSC - IT5330019, “Valle dell'Ambro”.

Per l'intervento in oggetto la procedura di Verifica di assoggettabilità alla procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, è integrata con la Valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 152/2006 e contestuale verifica del Piano di utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017.

## **DESCRIZIONE DEL PROGETTO**

Il progetto prevede l'adeguamento dell'infrastruttura esistente ad una strada extraurbana secondaria di tipo C1 ai sensi del D.M. 05/11/2001. L'asse principale di progetto si sviluppa complessivamente per circa 1180 m. Il tratto in progetto prende l'allineamento della strada statale esistente poco dopo l'area dell'ospedale e dei campi sportivi, superando poi un piccolo rilievo collinare mediante una galleria di lunghezza complessiva 215 m, costituita da due imbocchi in artificiale lato Amandola e lato Comunanza rispettivamente di lunghezza 50 e 35 m ed un tratto in naturale 130 m. Dopo la galleria di Ciaraglia il tracciato, proseguendo ancora in variante rispetto all'attuale sedime della S.S. 78 "Picena", supera con un viadotto a tre campate di lunghezza complessiva 140 m una piccola valle in cui confluisce un reticolo di fossi e scoline idrauliche di modesta entità.

L'asse in progetto si appoggia poi su un campo agricolo a morfologia pianeggiante e recupera l'allineamento della strada esistente in corrispondenza di un breve rettilineo sotto le località Verri e Salvi, ove l'intervento ha termine. Per assicurare la continuità agricola del terreno precedentemente menzionato il progetto prevede un cavalcavia poderalo di luce 35 m alla progressiva 0+750 circa.

Il proponente nello Studio di Fattibilità Ambientale dichiara che la proposta progettuale ha lo scopo di:

- evitare inutili tortuosità sia planimetriche che altimetriche;
- regolarizzare gli accessi sulla sede;
- annullare il contatto diretto con gli edifici della frazione di Ciaraglia.

È altresì prevista la rinaturalizzazione del tratto terminale (circa 400 m) del tracciato abbandonato che si sviluppa in campagna aperta e non risulta più funzionale ad alcun accesso.

## **ACCERTAMENTO DELLO STATO DEI LUOGHI**

Il sopralluogo ha avuto inizio, nella zona in cui è stata realizzata la rotatoria che serve anche il costruendo nuovo Ospedale di Amandola (Loc. Pian di Contro). Dalla rotatoria è possibile avere una visione, in direzione Sud-Est del versante interessato dalla realizzazione della galleria naturale (Foto\_1). Dalla Foto n. 2, si rileva l'interferenza di n. 2 Querce secolari, con l'imbocco della galleria verso Nord. Si è proceduto, con il sopralluogo, lungo il tracciato in progetto in direzione Sud, intercettando una strada vicinale in Loc. Ciaraglia.

Nella Foto. n. 3 si ha una vista verso Nord-Est delle abitazioni che si trovano a circa 100 metri dal tracciato in cui è prevista la realizzazione della galleria naturale.

Proseguendo in direzione Sud, la Foto n. 4 mette in luce la zona in cui verrà realizzata la galleria artificiale, in prossimità di una scarpata con altezza variabile da 2 a 5 m. Anche in corrispondenza della scarpata il tracciato interferisce con diversi elementi arborei d'alto fusto. Dopo qualche metro dall'uscita di detta galleria in progetto, in direzione Sud, il tracciato intercetta un terreno, oggi incolto, che presenta numerosi indizi di movimento gravitativo, a cominciare dalla scarpata principale, posta appena a valle dell'odierno tracciato della SS. 78 (Foto n. 5). Nella Foto n. 6, si ha una visione dell'intero corpo di frana (Colata) dalla SS. 78 verso il reticolo idrografico posto ad Est, e costituito da un ramo inciso in sx idrografica del Torrente Vetremastro. Il dissesto è mantenuto attivo dall'incisione operata al piede di frana dal reticolo idrografico. Dalla strada vicinale è possibile avere una visione frontale del movimento franoso che interesserà un tratto di strada in rilevato (Foto n.8). Le cenosi riscontrate corrispondono a boschi ripariali a prevalenza di Salix e Populus.

Nella Foto n. 7 abbiamo una vista verso Nord-Ovest dell'area in cui sarà ubicata la spalla del viadotto. La foto è stata effettuata dalla strada vicinale di collegamento con alcune case coloniche, in Loc. Ciaraglia.

Il tracciato prosegue verso Sud-Est, dove è prevista una “rimodellazione” del versante in direzione Sud (Foto n. 9).

Nella porzione di innesto a Sud si è visionato il tratto di SS. 78 che verrà ripristinato come viabilità secondaria al fine che di ricucire l’accesso alle abitazioni presenti. Tale tratto sarà oggetto anche di compensazione, tramite inerbimento e piantumazione di essenze arboree e arbustive autoctone, si rileva fin d’ora la presenza di scarpate molto acclivi in direzione Nord, con presenza di numerosi dissesti che interessano la stessa vecchia SS. 78, con interventi di stabilizzazione e ripristino succedutesi in epoche diverse (Foto n. 10).

Nel corso del sopralluogo si sono incontrati i tecnici comunali, i quali hanno espresso perplessità circa la scelta del tracciato effettuata da ANAS. Secondo il Comune di Amandola infatti tale tracciato comporta un notevole consumo del suolo, sia in fase di cantierizzazione che in fase di esercizio, con sostanziali ed evidenti alterazioni dello stato dei luoghi, con conseguenti ed importanti interferenze sulla biodiversità, sugli acquiferi sotterranei, sulle acque superficiali, oltre che sull’aspetto morfologico, geomorfologico ed urbanistico, del territorio. I tecnici comunali propongono un’alternativa progettuale descritta già nel contributo trasmesso (n.s prot. n. 16533 del 25/10/2023) alla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, all’ANAS, ed alla Regione Marche.

In sostanza il Comune ritiene il tracciato proposto possa essere notevolmente migliorato, tramite una traslazione dello stessi in direzione Sud-Ovest di circa 60 m.

Si riscontrano difformità tra la conformazione dell’attuale rotatoria (Foto\_11) posta al vertice Nord del tratto in adeguamento e la struttura della rotatoria presente nel PRG vigente (Foto\_12). Infatti attualmente dalla rotatoria si dipartono 5 direttrici, mentre nel vigente strumento urbanistico le direttrici sono 4. Il progetto di adeguamento ANAS prevede l’inserimento della nuova SS. 78 in direzione Est, con innesto sulla rotatoria avente 4 direttrici (Foto\_13).

Infine i tecnici comunali evidenziano che il tracciato di adeguamento della SS. 78, in progetto, si configura in variante rispetto allo strumento urbanistico vigente e pertanto da assoggettare a screening di VAS, ai sensi dell’art. 12 del Dlgs 152/2006.

## **CONCLUSIONI**

Questo Settore, a seguito del sopralluogo ed in riferimento alla documentazione pubblicata, ritiene la documentazione carente ai fini di una corretta valutazione del tracciato in riferimento alle evidenze geologiche e geomorfologiche come di seguito indicato:

- Idonea campagna geognostica e geofisica, secondo quanto riportato anche a pag. n. 46 della Relazione geologica (Figura 6.2 Indagini programmate per l’intervento);
- Verifica di stabilità (ai sensi del DM 17/01/2018 - NTC) del versante interessato dal dissesto, classificato come colata (progressive 0+380 e 0+460) ed analisi delle eventuali opere di mitigazione. Le verifiche di stabilità dovranno essere eseguite negli scenari ante e post operam;
- Piano di monitoraggio del versante interessato dal dissesto, in cui siano riportate le azioni da intraprendere nel caso di superamento delle soglie di sicurezza (fase di esercizio dell’opera);
- Verifica di stabilità del versante sottoposto a rimodellamento (tratto Sud), ai sensi del DM 17/01/2018 – NTC, considerando gli scenari ante e post operam;
- Cartografia riportante le strade ed i percorsi di cantiere, finalizzata a quantificare le superfici naturali e naturaliformi interferite in maniera temporanea o permanente oltre che ad individuare i singoli individui arborei di alto fusto che dovranno essere abbattuti.

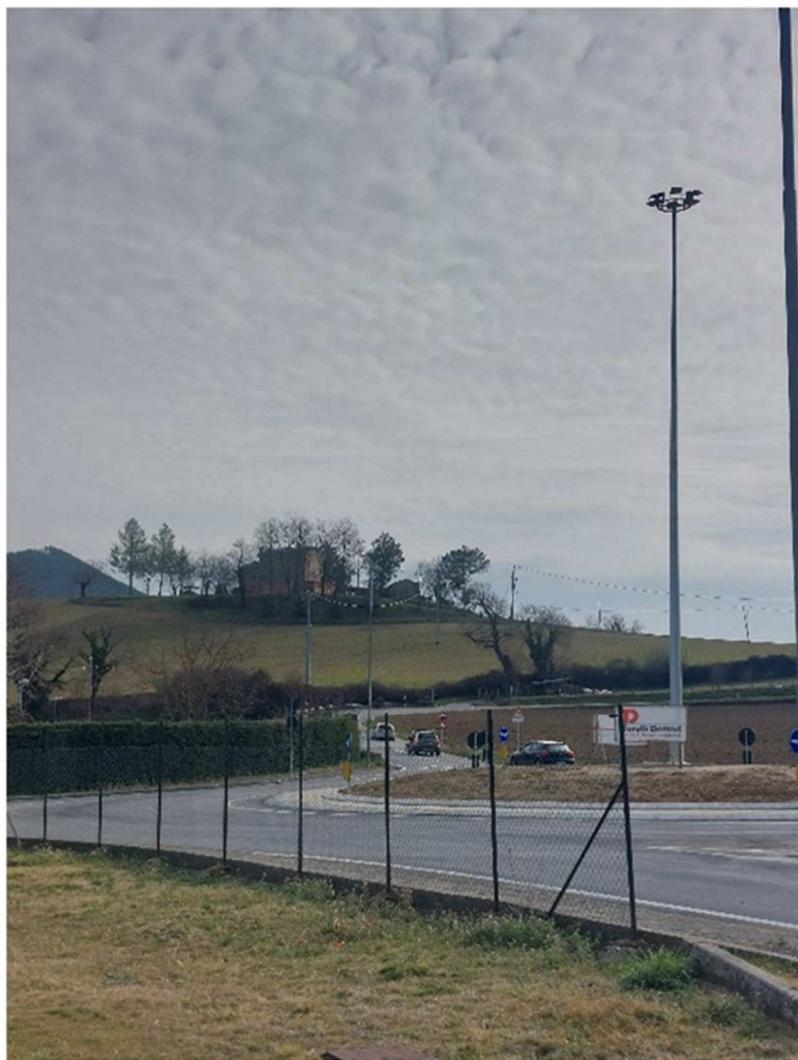
Inoltre sarebbe necessario fornire una stima della superficie minima da compensare (ABNmin) attraverso l’utilizzo della formula 12 dell’allegato A alla DGR 780 del 05 giugno 2023, che risulta efficace anche nel confronto con le alternative di progetto;

Ai fini di evitare gli incidenti stradali con l’attraversamento della fauna (presenze facilmente già rilevabile lungo il tracciato esistente) è necessario produrre una relazione faunistica condotta da

esperti, in cui vengano rappresentati gli spazi d'interesse faunistico e le rotte di spostamento più probabili della fauna, sulla base delle quali attuare le opportune opere di mitigazione, quali ad esempio passaggi faunistici e misure destinate ad impedire l'accesso degli animali alla carreggiata.

Si evidenzia la necessità di adeguare l'innesto della nuova SS.78, con la rotatoria nella porzione Nord, già realizzata anche a servizio del nuovo Ospedale.

#### **DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA**



*Foto\_1 Vista del versante in cui sarà posizionata la galleria naturale*



*Foto\_ 2 Querce interferenti con la galleria ed il tracciato*



*Foto\_ 3 Abitazioni adiacenti alla galleria*



*Foto\_ 4 Area in cui verrà realizzata la galleria artificiale*



*Foto\_ 5 Vista da Nord della scarpata di frana - Colamento*



*Foto\_ 6 Vista verso Est del dissesto*



*Foto\_ 7 Strada di crinale, dove nel versante verrà realizzata la spalla del viadotto*



*Foto\_ 8 Area in dissesto vista da Sud (terreno dopo gli alberi)*



*Foto\_ 9 Area del tracciato a valle della SS. 78 esistente, in cui è prevista una rimodellazione del terreno*



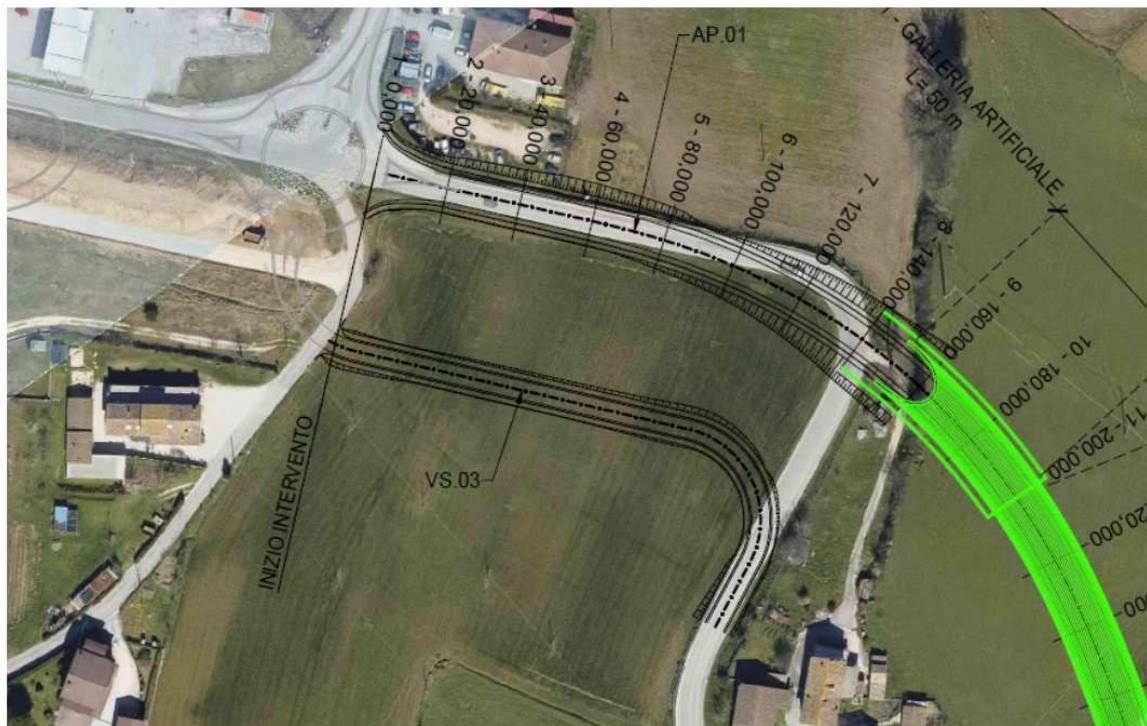
*Foto\_ 10 Interventi di stabilizzazione del vecchio tracciato della SS. 78*



*Foto\_ 11 Configurazione attuale della rotondina, nel tratto Nord dell'adeguamento della SS. 78*



*Foto\_ 12 Rotatoria prevista dall'odierno strumento urbanistico*



Foto\_13 Planimetria progetto ANAS, con innesto della SS.78 nella rotatoria.

*I Funzionari del Settore Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali*

*Velia Cremonesi  
Emanuele Vescovo  
Sergio Flammini  
Antonella Curletta*

*Il Dirigente per presa visione  
Roberto Ciccio*

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

ID: 32144758|13/02/2024|GCMS

Al Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali  
c.a. del Responsabile del Procedimento  
Arch. Velia Cremonesi  
SEDE

Oggetto: (V01001) [ID: 10733] Procedimento di Verifica di assoggettabilità alla VIA-PNRR ai sensi dell'art. 19, del D.lgs. 152/2006. Progetto di fattibilità tecnico economica "S.S. 78 - Amandola - Mozzano - Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale da Comunanza ad Amandola - 1° stralcio". Avvio del procedimento regionale e richiesta dei contributi istruttori.

**Contributo istruttorio: D.P.R. n.380/2001 art.89, L.R. n.22/2011 art.10 e D.G.R. n.53/2014; R.D. n.523/1904 e L.R. n.5/2006 art.30; R.D.L. n.3267/1923; L.R. n.6/2005 art.12.**

#### Premesso che:

- il Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali con nota prot. n. 113849 del 30/01/2024, ha trasmesso la comunicazione di avvio del procedimento regionale di verifica di assoggettabilità alla VIA-PNRR ai sensi dell'art. 19, del D.lgs. 152/2006 e richiesta dei contributi istruttori per il progetto descritto in oggetto;
- gli elaborati progettuali sono stati scaricati dal link riportato nella nota;
- lo scrivente Settore regionale in sede di conferenza di servizi preliminare indetta dall'Anas S.p.A., soggetto attuatore del progetto in oggetto, ha trasmesso con nota ID n. 31272898 del 06/11/2023 al Rappresentante Unico Regionale il parere di competenza preliminare con prescrizioni.

#### Richiamati i profili di competenza di questo Settore regionale:

- D.P.R. n.380/2001 art.89, L.R. n.22/2011 art.10 e D.G.R. n.53/2014;
- R.D. n.523/1904, L.R. n.5/2006 art.30;
- R.D.L. n.3267/1923;
- L.R. n.6/2005 art.11-12.

**Esaminati** gli elaborati progettuali messi a disposizione per il procedimento regionale.

#### Riscontrato che,

- i lavori ricadono nel Comune di Amandola;
- i progettisti relazionano che, ai sensi del P.R.G. del Comune di Amandola, *"L'opera in esame attraversa per gran parte Zone extraurbane in cui sono consentiti tutti gli interventi atti a favorire il mantenimento, la riqualificazione e lo sviluppo delle attività agricole, forestali e zootecniche, delle attività agrituristiche e di turismo rurale, nel rispetto dell'equilibrio ambientale; in queste aree non sono ammessi in generale interventi che modifichino la forma del territorio"*;
- gli interventi non interferiscono con corsi d'acqua demaniali soggetti al R.D. n.523/1904;
- dalla comparazione delle tavole di progetto con le cartografie del Vincolo Idrogeologico vi sono interferenze con le aree perimetrate soggette al R.D.L. n.3267/1923 nel tratto compreso tra la "Sezione 53 – 1040,000" e la "Sezione 60 – 1183,377";
- dagli elaborati progettuali vi sono interferenze con aree boscate nel tratto di realizzazione del viadotto tra le "Sezione 29 – 560,000" e la "Sezione 37 – 720,000";
- il progetto in esame, non interferisce con le perimetrazioni del Piano di Bacino per l'assetto idrogeologico dei Bacini di Rilievo Regionale (P.A.I.).

**Tutto ciò premesso si formula il seguente contributo istruttorio:**

**1) D.P.R. n.380/2001 art.89, L.R. n.22/2011 art.10 e D.G.R. n.53/2014**

Qualora dal progetto derivino trasformazioni urbanistiche al P.R.G. vigente del Comune di Amandola, dovrà essere acquisito parere ai sensi dell'art. 89 del D.P.R. n.380/2001 presso lo scrivente Settore regionale, ai fini della verifica della compatibilità delle rispettive previsioni con le condizioni geomorfologiche del territorio.

Per le eventuali trasformazioni urbanistiche di cui sopra, ai sensi dell'art.10 della L.R. n.22/2011 e di quanto dettato dalla D.G.R. n.53/2014, dovrà essere redatta Verifica di Compatibilità Idraulica allo scopo di valutare la pericolosità idraulica presente e potenziale delle aree e le possibili alterazioni del regime idraulico indotte dalle trasformazioni;

**2) R.D. n.523/1904 e L.R. n.5/2006 art.30**

Come riscontrato dall'esame degli elaborati progettuali messi a disposizione, non vi sono interferenze con corsi d'acqua demaniali soggetti al R.D. n.523/1904;

**3) R.D.L. n.3267/1923 (Vincolo Idrogeologico)**

Riscontrato che dagli elaborati progettuali, non sono state apportate modifiche rispetto a quanto presentato in sede di conferenza di servizi preliminare indetta dal Soggetto Attuatore Anas S.p.A., pertanto si ribadisce quanto espresso nel parere di competenza con prescrizioni (ID n. 31272898 del 06/11/2023) trasmesso al Rappresentante Unico Regionale che si allega al presente per completezza;

**4) L.R. n.6/2005 art. 12 (Aspetti forestali)**

Qualora il tracciato da realizzare interferisca con le aree boscate esistenti, e queste dovranno essere eliminate, prima dell'inizio dei lavori dovrà essere presentata allo scrivente Settore Genio Civile Marche Sud una dettagliata relazione botanico-vegetazionale, completa di tutti i dati rilevati in situ, a timbro e firma di un dottore agronomo o forestale abilitato, redatta ai fini dell'acquisizione dell'Autorizzazione art. 12 L.R. n. 6/2005 "Legge forestale regionale".

Tale elaborato dovrà comprendere il calcolo della compensazione ambientale, effettuato secondo quanto disposto dall'articolo 6 comma 4, e dall'allegato A della L.R. Marche n. 71/1997; il computo metrico dovrà basarsi sui prezzi desunti dal Prezzario regionale D.G.R. n. 1797 del 27/12/2022.

La ditta dovrà dichiarare se vorrà realizzare i rimboschimenti compensativi in proprio, presentando un progetto esecutivo di rimboschimento (in tal caso verrà richiesta una garanzia fideiussoria), oppure estinguere i propri adempimenti previsti dalla normativa, provvedendo al versamento (monetizzazione) dell'importo calcolato a compensazione.

Le nuove opere dovranno assicurare il perseguimento del principio d'invarianza idraulica ai sensi della L.R. n.22/2011, l'Ente competente al rilascio dei titoli abilitativi, dovrà accertare l'applicazione dei contenuti della D.G.R. n.53/2014.

Il Dirigente

Dott. Ing. Vincenzo Marzialetti

*Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del DLgs 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa*

*P.O. Pareri e Autorizzazioni*

*Dott. Ing. Mario Campagnoli*

*Istruttori: Geom. Andrea Miconi e Geom. Gianluca Michetti*

*Fasc.: 420.60.70/2017/PTGC-FMA/214*

ID: 31272898|06/11/2023|GCMS

Al Dipartimento Infrastrutture, Territorio e Protezione Civile  
All'Attenzione del RUR Dott. Arch. Nardo Goffi  
Sede

Oggetto: 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) – 8° Stralcio. Codice Progetto F21B23000120001: S.S. 78 Amandola - Mozzano - Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale - da Comunanza ad Amandola – 1° Stralcio. Conferenza di Servizi Preliminare del 08/11/2023 ore 12:00  
**R.D.L. 3267/1923; art. 11-12 L.R. 6/2005; R.D. 523/1904; art. 30 L.R. 5/2006.**  
**Parere di competenza preliminare.**

**Premesso che,**

- il Soggetto Attuatore Anas S.p.A. con nota n. 833241 del 24/10/2023 ns protocollo n. 1308722 del 24/10/2023, ha trasmesso la convocazione alla Conferenza di Servizi Preliminare per il progetto descritto in oggetto;
- gli elaborati progettuali sono stati scaricati dal link riportato nella nota.

**Vista** la nota del Rappresentante Unico Regionale (RUR).

**Esaminati** gli elaborati progettuali e quanto relazionato dai progettisti come di seguito riassunto:

- *“L'intervento, identificato come 1° stralcio della SS78 tra Amandola e Comunanza, comprende la variante del primo dosso altimetrico che si sviluppa attraverso la frazione di Ciaraglia, fino a ricongiungersi con la strada attuale nel vallone che precede la frazione di Verri (circa 500m prima dell'incrocio della frazione stessa)”;*
- *“Comprende una nuova rotatoria raccordata alle viabilità periferiche di Amandola (zona dell'Ospedale e dei campi sportivi), una galleria (in parte naturale) di 180m che attraversa la dorsale collinare che sbarra la piana di Piandicontra e un viadotto di 140m che si sviluppa nel vallone sotto l'abitato di Ciaraglia; una serie di rilevati a mezza costa porta poi a ricongiungersi più avanti alla sede attuale in corrispondenza del piede collinare”;*
- *“Il lotto sviluppa in totale circa 1200m (in confronto ai 1600 circa del tracciato attuale) ma soprattutto evita inutili tortuosità sia planimetriche che altimetriche e regolarizza gli accessi sulla sede e il contatto diretto con gli edifici della frazione di Ciaraglia”;*
- *“E' prevista la rinaturalizzazione del tratto terminale (circa 400m) del tracciato abbandonato che si sviluppa in campagna aperta e non è più funzionale ad alcun accesso”.*

**Riscontrato che,**

- i lavori ricadono nel Comune di Amandola;
- gli interventi non interferiscono con corsi d'acqua demaniali soggetti al R.D. n. 523/1904;
- dalla comparazione delle tavole di progetto con le cartografie del Vincolo Idrogeologico vi sono interferenze con le aree perimetrate soggette al R.D.L. n. 3267/1923 nel tratto compreso tra la “Sezione 53 – 1040,000” e la “Sezione 60 – 1183,377”;
- dagli elaborati progettuali vi sono interferenze con aree boscate nel tratto di realizzazione del viadotto tra le “Sezione 29 – 560,000” e la “Sezione 37 – 720,000”;
- il progetto in esame, non interferisce con le perimetrazioni del Piano di Bacino per l'assetto idrogeologico dei Bacini di Rilievo Regionale (P.A.I.).

**Per tutto quanto sopra,** non si rilevano elementi ostativi e si esprime parere di massima favorevole al progetto di cui trattasi.

**Lo scrivente Settore Regionale rilascia il nulla osta al Vincolo Idrogeologico ai sensi dell'art. 7 del R.D.L. n. 3267/1923 per gli interventi previsti tra la "Sezione 53 – 1040,000" e la "Sezione 60 – 1183,377", nel rispetto delle seguenti prescrizioni:**

1. gli scavi e i movimenti terra dovranno essere limitati esclusivamente agli interventi di progetto e i materiali di risulta dovranno essere accuratamente accantonati e dovranno essere trattati come definito all'Art. 1 comma 1 punto b del D.M. n.161 del 10/08/12 e dovranno rispondere alle norme previste dal D.P.R. 13 giugno 2017 n.120 "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 8 del Decreto Legge 12 settembre 2014 n°133, convertito, con modificazioni, dalla Legge 11 novembre 2014 n°164";
2. gli scavi dovranno essere realizzati con le dovute accortezze tali da non innescare fenomeni gravitativi di versante, anche con l'utilizzo di opere di sostegno temporanee dei terrapieni;
3. in fase esecutiva si dovrà far attenzione a non creare condizione di potenziale dissesto;
4. dovrà essere verificata la stabilità del sito ante e post operam con verifiche di stabilità sia in assenza che presenza di azioni sismiche, sia in assenza che presenza di falda piano campagna, come previsto dalle N.T.C. 2018 del D.M. 17/01/18;
5. dovrà essere approfondito e valutato un modello geotecnico che prenda in considerazione le interazioni tra il terreno di fondazione e le eventuali strutture in modo da definire correttamente le scelte progettuali di costruzione, le opere fondali degli eventuali manufatti da realizzare dovranno interessare terreni con adeguate caratteristiche geotecniche, capaci di assorbire i carichi indotti delle costruzioni da realizzare; per la loro progettazione e verifiche ci si dovrà attenere a quanto stabilito delle Norme tecniche delle costruzioni approvate con D.M. 17/01/18 prevista dal D.M. 14/2008 nelle Nuove norme tecniche per la costruzione;
6. dovrà essere assicurato il corretto scorrimento delle acque superficiali e profonde, sia in fase di cantiere che di esercizio, rispettando le linee naturali di deflusso; le stesse dovranno essere correttamente allontanate tramite idonee opere fino ai fossi recettori limitrofi;
7. dovrà essere effettuato il periodico monitoraggio e la periodica manutenzione delle opere di scarico a valle delle acque e dei fossi recettori, in maniera da evitare forme di erosione concentrata, dissesto e pregiudicare la stabilità dei terreni posti a valle;
8. le scarpate che si verranno a realizzare dovranno avere una pendenza adeguata a garantirne la stabilità nel tempo ed in fase esecutiva dovranno essere se necessario opportunamente verificate; dovrà essere effettuato il rinverdimento delle stesse con essenze vegetali autoctone;
9. dovrà essere limitato al massimo il taglio della vegetazione radicata sul posto e nell'eventualità della presenza di specie vegetali protette, prima di asportarle, si dovrà acquisire la preventiva autorizzazione dell'ente competente in materia.

**Qualora gli interventi nella zona sottostante il viadotto tra le "Sezione 29 – 560,000" e la "Sezione 37 – 720,000", prevedano riduzione di superficie boscata ai sensi dell'art. 12 della L.R. n. 6/2005, dovrà essere presentata formale istanza secondo il modello scaricabile al seguente link regionale: <https://www.regione.marche.it/Regione-Utile/Paesaggio-Territorio-Urbanistica-Genio-Civile/Genio-civile/Vincolo-idrogeologico#ModulisticaDocumentazione> . L'istanza di nulla osta dovrà contenere la documentazione richiesta ai punti a) ed e) del modello scaricato.**

Le nuove opere dovranno assicurare il perseguimento del principio d'invarianza idraulica ai sensi della L.R. 22/2011, l'Ente competente al rilascio dei titoli abilitativi, dovrà accertare l'applicazione dei contenuti della D.G.R. n. 53 del 27 gennaio 2014.

Il Dirigente Sostituto  
Dott. Ing. Stefano Stefoni

*Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del DLgs 7 marzo 2005, n. 82 e norme collegate il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa*

*P.O. Pareri e Autorizzazioni  
Dott. Ing. Mario Campagnoli  
Istruttore: geom. Andrea Miconi  
Fasc.: 420.60.70/2017/PTGC-FMA/214*



# Città di Amandola

Provincia di Fermo

Città del Parco Nazionale dei Monti Sibillini | Città del Tartufo Bianco Pregiato dei Sibillini  
pec: [comune.amandola@emarche.it](mailto:comune.amandola@emarche.it) | mail: [protocollo@comune.amandola.fm.it](mailto:protocollo@comune.amandola.fm.it)

Prot. 2532

Amandola, lì 14/02/2024

Rif. Prot. n° 16533 del 25/10/2023

Alla Società ANAS SpA  
[anas@postacert.stradeanas.it](mailto:anas@postacert.stradeanas.it)  
[anas.marche@postacert.stradeanas.it](mailto:anas.marche@postacert.stradeanas.it)

Alla Commissione Tecnica PNRR-PNIEC  
[COMPNIEC@PEC.mite.gov.it](mailto:COMPNIEC@PEC.mite.gov.it)

Alla Direzione Valutazioni Ambientali - SEDE  
[VA@pec.mite.gov.it](mailto:VA@pec.mite.gov.it)

ARPAM Dipartimento Area Vasta SUD  
- Servizio Territoriale di Fermo  
[arpam@emarche.it](mailto:arpam@emarche.it)

Azienda Sanitaria Territoriale di Fermo  
[ast.fermo@emarche.it](mailto:ast.fermo@emarche.it)

Provincia di Fermo  
[provincia.fermo@emarche.it](mailto:provincia.fermo@emarche.it)

Parco Nazionale dei Monti Sibillini  
[parcosibillini@emarche.it](mailto:parcosibillini@emarche.it)

Unione Montana Marca di Camerino  
[unionemarcadicamerino@emarche.it](mailto:unionemarcadicamerino@emarche.it)

Unione Montana dei Monti Azzurri  
[montiazzurri@pec.it](mailto:montiazzurri@pec.it)

Regione Marche

- Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile
- Direzione Ambiente e risorse idriche
- Direzione Protezione civile e sicurezza del territorio
- Settore Genio Civile Marche SUD
- Settore Rischio sismico
- Settore Infrastrutture e viabilità
- Settore Soggetto Attuatore Sisma 2016 @Paleo

Struttura Territoriale Marche  
[anas.marche@postacert.stradeanas.it](mailto:anas.marche@postacert.stradeanas.it)  
Soggetto Attuatore per il ripristino della viabilità nei  
territori interessati dagli eventi sismici 2016  
[viabilita.sisma@postacert.stradeanas.it](mailto:viabilita.sisma@postacert.stradeanas.it)

e p.c.

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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto  
Ambientale VIA e VAS  
[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

Ministero della Cultura  
Soprintendenza Speciale per il Piano Nazionale di  
Ripresa e Resilienza  
[ss-pnrr@pec.cultura.gov.it](mailto:ss-pnrr@pec.cultura.gov.it)

Commissario Straordinario Ricostruzione Sisma 2016  
[comm.ricostruionesisma2016@pec.governo.it](mailto:comm.ricostruionesisma2016@pec.governo.it)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Direzione Generale Infrastrutture Stradali  
[dg.strade@pec.mit.gov.it](mailto:dg.strade@pec.mit.gov.it)

Dipartimento della Protezione Civile  
Struttura di missione Sisma 2016  
[protezionecivile@pec.governo.it](mailto:protezionecivile@pec.governo.it)

Oggetto: (V01001) [ID: 10733], procedimento di Verifica di assoggettabilità alla VIA-PNRR ai sensi dell'art. 19, del D.lgs. 152/2006. Progetto di fattibilità tecnico economica "S.S. 78 - Amandola - Mozzano - Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale da Comunanza ad Amandola - 1° stralcio". Comunicazione di avvio del procedimento regionale e richiesta dei contributi istruttori. – **Contributo istruttorio.**

In riferimento al procedimento in oggetto,

**VISTA** la documentazione di progetto;

**CONSIDERATO** che l'intervento proposto prevede l'adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della "S.S. 78 - Amandola – Mozzano" –nel tratto di strada compreso tra Comunanza ed Amandola, mediante la realizzazione di nuovi tracciati stradali, di un viadotto, di una galleria e di opere di sostegno, comprese opere di regimazione delle acque;

**PRECISATO** che con nota prot. 17393 del 25.10.2023, (che si allega alla presente quale parte integrante e sostanziale), questo Ente ha già espresso "*parere preliminare favorevole con prescrizioni*" al progetto

proposto, avanzando, contestualmente, una proposta progettuale alternativa che comporterebbe un minor uso del suolo, un minor impatto ambientale, visivo e non in contrasto con il vigente PRG comunale;

## RISCONTRATO

- che il Proponente ha analizzato l'alternativa zero e una sola alternativa che tuttavia non viene ne descritta ne riportata in cartografia;
- Che negli elaborati progettuali non si tiene conto delle interferenze dirette ed indirette con le aree protette (Parco Nazionale dei Monti Sibillini, IBA095 Monti Sibillini).
- Che in merito agli aspetti progettuali e di cantierizzazione:
  - non sono presenti elaborati grafici e/o planimetrie delle aree di cantiere in cui viene riportata la superficie occupata e la destinazione d'uso dell'area secondo gli attuali strumenti di pianificazione territoriale.
  - Che non sono presenti elaborati grafico e/o planimetrie con indicata la viabilità interessata dai movimenti di gestione dei materiali dal cantiere e verso il cantiere.
  - Che l'impatto sulla viabilità e sui ricettori lungo la viabilità, interessata dal trasporto dei materiali da approvvigionare per la realizzazione dell'intervento, viene trattata superficialmente;
  - Che non vengono indicate ne le tempistiche di realizzazione dei tre lotti, in cui detta opera è stata suddivisa, ne i traffici di cantiere;
  - Non vengono individuate eventuali interferenze con la presenza di altri cantieri, presenti sull'area d'intervento;
- Che non viene in alcun modo quantificato l'uso del suolo, ne tantomeno specificate le essenze arboree che andranno tagliate e/o eventualmente tutelate e/o reimpiantate;
- Che la documentazione prodotta non è corredata di elaborati che specificano l'assetto geologico ed idrogeologico del sottosuolo,
- Che la documentazione prodotta non è corredata da elaborati in cui viene descritta e riportata la presenza o meno di falde idriche, superficiali e/o sotterranee, nonché della loro composizione biotica e abiotica;
- Che la documentazione progettuale non è corredata da una relazione faunistica che descrive i possibili impatti sulla fauna locale e le proposte di mitigazione che si intende adottare;
- Che lo screening di Incidenza non è sufficiente per poter escludere incidenze significative dirette e/o indirette, temporanee e/o permanenti e/o cumulative, su specie ed habitat di interesse conservazionistico;
- Che la documentazione progettuale non è corredata da elaborati che definiscono le tipologie dei "rifiuti" e dei materiali di risulta (terre e rocce) prodotti, delle quantità e della loro gestione;

**RIBADITO** che nella progettazione dell'opera non si è tenuto conto dell'aspetto urbanistico e della programmazione urbanistica, del Comune di Amandola - nello specifico,

- non si tiene conto che l'ultimo tratto della nuova strada va a dividere un'area individuata dal vigente PRG comunale come "*F2 a - Zone per il tempo libero e servizi di ristorazione*", andando in contrasto con la pianificazione urbanistica della stessa, nonché a pregiudicare il valore economico e commerciale dello stesso terreno;
- non si tiene affatto conto che, in tale area, il PRG comunale prevede già la realizzazione, a margine ovest della stessa, (e come indicato nella Ns proposta allegata alla predetta nota) di una strada di collegamento tra la "rotatoria del nuovo ospedale" e la S.S. 78 in parola, che permette di evitare la realizzazione della galleria, favorendo, quindi,
  - un minor uso del suolo,
  - minime interferenze con la biodiversità e con l'aspetto morfologico e geomorfologico del territorio,
  - un costo minore dell'opera, con la possibilità di utilizzare tali economie per la sistemazione e/o il miglioramento di un tratto di strada più lungo
  - oltre ad evitare la svalutazione del terreno.
- Inoltre il tratto iniziale del nuovo percorso stradale va ad "isolare" contrada Ciaraglia di questo Comune, con i paesi ad Est (verso Comunanza) del territorio comunale, in quanto l'intervento del proponente prevede la rinaturalizzazione di un tratto di strada che collega l'attuale provinciale con la stessa C.da. La proposta di questo Ente, oltre che ad evitare dette problematiche, prevede la realizzazione di una strada con un tracciato più morbido e meno impattante, sia da un punto di vista ambientale che morfologico, geomorfologico ed urbanistico.

**CONSIDERATO** per quanto sopra, espresso ed argomentato, che l'opera così come proposta necessita di approfondimenti progettuali, urbanistici ed ambientali;

**RITENUTO**

- sulla base della documentazione progettuale prodotta dal proponente dell'opera (se pur poco esaustiva per i motivi sopra indicati),
- in virtù della conoscenza storica del territorio comunale, sia dal punto di vista ambientale che urbanistico, che detta opera, così come proposta, comporta un eccessivo consumo del suolo, sia in fase di cantierizzazione che in fase di realizzazione e finale della stessa, con sostanziali ed evidenti alterazioni dello stato dei luoghi, con conseguenti ed importanti interferenze alla biodiversità in toto, alle falde acquifere superficiali e sotterranee, ai corsi d'acqua, ecc...oltre che all'aspetto morfologico, geomorfologico ed urbanistico, del territorio;

**INVITATO** ancora una volta il proponente a prendere in considerazione la proposta progettuale avanzata da questo Ente, in quanto meno impattante, sia da un punto di vista ambientale, che urbanistico, morfologico e geomorfologico;

**SI RITIENE**

che l'opera in oggetto debba essere sottoposta a procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA), ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, integrata con la Valutazione d'Incidenza (V.I.), di cui all'art. 5, del D.P.R. n. 357/1997,

- **tenendo conto dell'alternativa progettuale proposta da questo Ente,**
- con l'obiettivo e la necessità di valutare in maniera più approfondita e puntuale le dinamiche progettuali e le interazioni che detta opera avrà sulla biodiversità presente sulle aree oggetto d'intervento e limitrofe,
- prestando particolare attenzione alle opere/interventi di mitigazione e di compensazione, necessarie al mantenimento ed alla salvaguardia della flora, della fauna...della biodiversità in toto, dell'aspetto paesaggistico, morfologico e geomorfologico, nonché urbanistico, che fanno parte e che caratterizzano le aree oggetto d'intervento e circostanti.

il Sindaco  
Responsabile del Settore  
Urbanistica – Edilizia Privata - Sisma  
Dott. Ing. Adolfo Marinangeli\*\*  
*\*\*Documento firmato digitalmente*



# Città di Amandola

Provincia di Fermo

Città del Parco Nazionale dei Monti Sibillini  
pec: [comune.amandola@emarche.it](mailto:comune.amandola@emarche.it)

Città del Tartufo Bianco Pregiato dei Sibillini  
mail: [protocollo@comune.amandola.fm.it](mailto:protocollo@comune.amandola.fm.it)

Prot. n° 17393

Amandola, lì 07/11/2023

Rif. Prot. n° 16533 del 25/10/2023

Spett. ANAS GRUPPO FS ITALIANE  
Soggetto Attuatore per il ripristino della viabilità  
nei territori interessati dagli eventi sismici 2016  
pec: [viabilita.sisma@postacert.stradeanas.it](mailto:viabilita.sisma@postacert.stradeanas.it)

**OGGETTO: CONFERENZA DEI SERVIZI PER ACQUISIZIONE PARERI NECESSARI AL RILASCIO DEI TITOLI ABILITATIVI**

**Interventi urgenti di messa in sicurezza e ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali interessate dagli eccezionali eventi sismici 8<sup>^</sup> stralcio. CODICE PROGETTO F21B23000120001 S.S. 78 AMANDOLA - MOZZANO. LAVORI DI ADEGUAMENTO E/O MIGLIORAMENTO TECNICO FUNZIONALE DA COMUNANZA - AMANDOLA 1<sup>^</sup> stralcio, ubicati in: STRADA STATALE 78**

**INVIO PARERE COMUNE DI AMANDOLA**

**PRAT. ED. P.D.C. N° 24 - 2023**

**IL RESPONSABILE DELL'AREA EDILIZIA PRIVATA  
URBANISTICA – RICOSTRUZIONE**

In esito alla domanda presentata in data **25/10/2023 (prot. n° 16533)**, dall'**ANAS GRUPPO FS ITALIANE** con sede a ROMA relativa agli **Interventi urgenti di messa in sicurezza e ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali interessate dagli eccezionali eventi sismici 8<sup>^</sup> stralcio. CODICE PROGETTO F21B23000120001 S.S. 78 AMANDOLA - MOZZANO. LAVORI DI ADEGUAMENTO E/O MIGLIORAMENTO TECNICO FUNZIONALE DA COMUNANZA - AMANDOLA 1<sup>^</sup> stralcio**, ubicati in **STRADA STATALE 78**,

- **Visti** gli atti istruttori allegati alla pratica edilizia.
- **Visto** il P.R.G. approvato e successive varianti, adeguato al P.P.A.R. ed al P.T.C. della Provincia di Fermo;
- **Visto** il D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380, recante: “*Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia*” e successive modificazioni;
- **Vista** la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante: “*Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*” e successive modificazioni;
- **Visto** il D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, recante: “*Codice dei beni culturali e del paesaggio*”;
- **Visti** gli strumenti urbanistici comunali ed il vigente Regolamento Edilizio;
- **Viste** le previsioni di cui all’art. 48 comma 5 del DL 77/2021;
- **Viste** le leggi Statali e Regionali che dettano norme in materia urbanistica ed edilizia;

## **ESPRIME**

**Ai sensi del DPR 380/01 e s.m.i.**

**PARERE PRELIMINARE FAVOREVOLE con le seguenti condizioni e prescrizioni al rilascio del parere decisorio finale:**

- *Il progetto presentato prevede la realizzazione di una rotatoria di svincolo in corrispondenza dell'incrocio della strada Comunale di Pian di Contro e di un accesso sulla SS 78 Picena per l'area occupata dal nuovo Ospedale dei Sibillini. Si rappresenta che tale intervento è già in fase di realizzazione da parte della Regione Marche Dipartimento Infrastrutture, come da Vs Concessione del 11/05/2022 Reg. Ufficiale U.0306752 e di cui al PDC N. 15/2022 rilasciato dal Comune di Amandola.  
Risulta pertanto necessario che il progetto presentato venga raccordato con le opere già autorizzate ed in fase di realizzazione e non prevedere una ipotesi progettuale diversa per la rotatoria sulla strada Comunale di Pian di Contro e l'accesso all'area del nuovo Ospedale;*
- *Risulta necessario valutare le previsioni Urbanistiche del PRG vigente del Comune di Amandola, rispetto all'ipotesi progettuale presentata. La stessa infatti, rende necessario prevedere una variante Urbanistica al PRG in quanto in contrasto con diverse previsioni della pianificazione urbanistica vigente (Zona "F2 a" e "C2 b" in corrispondenza della rotatoria prevista, area "ASC" nel tratto finale di raccordo tra il nuovo progetto e la SS 78 Picena). Particolare attenzione dovrà essere posta ad evitare, per quanto possibile, suddivisioni di aree omogenee come già zonizzate dal PRG. In relazione alle scelte progettuali e alle previsioni di piano, il progetto esecutivo dovrà prevedere tutta la documentazione necessaria per la variante urbanistica;*
- *Particolare attenzione dovrà essere fatta, in relazione al sistema di cantierizzazione, privilegiando il posizionamento dei campi base in aree che permettano minor movimento terra e sbancamenti oltre a prevedere il ripristino dello stato dei luoghi a fine lavoro;*
- *Al fine di consentire l'imbocco ad eventuali accessi preesistenti delle strade secondarie, dovrà essere previsto idoneo raccordo con il nuovo tracciato che consenta l'accesso sia in direzione Amandola che in direzione Comunanza;*
- *Per quanto sopra, si invita a rivalutare tale scelta progettuale anche in considerazione delle altre proposte presentate ed in accordo con le previsioni del PRG vigente;*

## **ESPRIME**

**Ai sensi del D. Lgs 42/2004 e s.m.i.**

**PARERE PRELIMINARE FAVOREVOLE con prescrizioni al rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica, di cui sopra alle seguenti condizioni e prescrizioni:**

- *Si utilizzino per le barriere stradali materiali quali acciaio tipo "Corten";*
- *Le parti in calcestruzzo dovranno essere mitigate con materiale tipo "Corten" o similare adatti all'inserimento nel paesaggio rurale*
- *Sui rilevati dovranno essere messe a dimora piantagioni autoctone con radici profonde o utilizzare materiali idonei con tecniche di ingegneria naturalistica;*

**Distinti saluti**

**F.TO IL RESPONSABILE DELL'AREA EDILIZIA PRIVATA  
URBANISTICA- RICOSTRUZIONE**  
ing. Adolfo Marinangeli

Documento Sottoscritto in forma digitale

**SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI FERMO**

A GIUNTA REGIONALE  
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile  
Direzione Ambiente e risorse idriche  
Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali  
Indirizzo pec: [regione.marche.valutazamb@emarche.it](mailto:regione.marche.valutazamb@emarche.it)

**Oggetto:** (V01001) [ID: 10733] Procedimento di Verifica di assoggettabilità alla VIA-PNRR ai sensi dell'art. 19, del D.lgs. 152/2006. Progetto di fattibilità tecnico economica "S.S. 78 - Amandola - Mozzano - Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale da Comunanza ad Amandola - 1° stralcio". Comunicazione di avvio del procedimento regionale e richiesta dei contributi istruttori. (Vs. prot. n. 113849 del 30/01/2023, rif. ns. prot. n. 3069 del 30/01/2023). Contributo istruttorio.

Con riferimento alla Vs. richiesta inviata con prot.n. 113849 del 30/01/2023, acquisita con prot. ARPAM n. 3069 del 30/01/2023e sulla base della documentazione della ditta visionata sul Vs. sito Web, si formulano le seguenti osservazioni:

**Caratteristiche del progetto**

Nell'elaborato "Studio Preliminare Ambientale", al capitolo 1 "PREMESSA", è indicato che:

- "Il progetto prevede l'adeguamento dell'infrastruttura esistente ad una strada extraurbana secondaria di tipo C1 ai sensi del D.M. 05/11/2001, costituita da una corsia per senso di marcia di larghezza 3,75 m, banchine esterne da 1,50 m e arginelli laterali o fasce di raccordo da 1,50 m, necessari ad ospitare tutti gli arredi stradali, quali dispositivi di ritenuta, presidi idraulici, segnaletica verticale, ecc..".

**Localizzazione del progetto**

Il progetto interessa la sezione stradale in T.S. e potenziamento delle intersezioni lungo la S.S..n. 78 "Picena" – tra Amandola e Mozzano (Lotto 1).

**Tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale**

**Pressione su matrice aria:**

Nell'elaborato "Studio Preliminare Ambientale Analisi ambientale Aria", al capitolo 5.3 "Traffico stradale" è indicato che:

- "Come si può notare non vi sono differenze significative nel traffico stradale per quanto concerne i ricettori considerati, se non un lieve allontanamento dell'asse stradale per la maggior parte dei ricettori nel tratto di intervento."

## SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI FERMO

---

- *“In conclusione, per la fase di esercizio dell'intervento studiato, si ritiene che la componente di immissione in atmosfera legata al traffico sarà tale da non apportare una modifica significativa nell'ambiente circostante.”*

Nell'elaborato “Studio Preliminare Ambientale”, al capitolo 7 “La soluzione di progetto e la sua cantierizzazione”, paragrafo 7.2.2 “Misure di mitigazione in fase cantiere” è indicato che:

- *“Al fine di ridurre quanto possibile le polveri in atmosfera durante la fase di realizzazione dei lavori, si prevedono le seguenti misure: • copertura dei cumuli di materiale che può essere disperso nella fase di trasporto dei materiali e nella fase di accumulo nei siti di stoccaggio, utilizzando a tale proposito dei teli aventi adeguate caratteristiche di impermeabilità e di resistenza agli strappi; • bagnatura periodica delle superfici di cantiere. Tale intervento sarà effettuato tenendo conto del periodo stagionale con aumento della frequenza delle bagnature durante la stagione estiva. L'efficacia del controllo delle polveri con acqua dipende essenzialmente dalla frequenza con cui viene applicato. • riduzione delle superfici non asfaltate all'interno delle aree di cantiere; • rispetto di una bassa velocità di transito per i mezzi d'opera nelle zone di lavorazione (non superiore a 30 km/h nelle strade non pavimentate); • nei tratti di viabilità urbana ed extraurbana impegnati dai transiti dei mezzi di cantieri demandati al trasporto del materiale di approvvigionamento/smaltimento si effettueranno: pulizia con acqua degli pneumatici dei veicoli in uscita dal cantiere tramite impianti di lavaggio siti in prossimità degli accessi e copertura dei cassoni dei mezzi con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il trasporto dei materiali. A tale scopo sarà posizionato lungo la viabilità di uscita interna alle aree di cantiere un impianto lava ruote di tipologia compatta e con serbatoio d'acqua incorporato; • ottimizzazione delle modalità e dei tempi di carico e scarico, di creazione dei cumuli di scarico e delle operazioni di stesa; • in presenza di recettori, potranno inoltre essere adottate recinzioni in pannelli continui di altezza pari a 2.00/2.50 m o teli di protezione; • i mezzi di cantiere dovranno essere dotati di sistemi di abbattimento di emissione del particolato di cui occorrerà prevedere idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza anche attraverso misure dell'opacità dei fumi. per le macchine di cantiere e gli impianti fissi si dovrà ipotizzare, in alternativa, l'uso di attrezzature con motori elettrici alimentati dalla rete esistente”.*

Nell'elaborato “Studio Preliminare Ambientale”, al capitolo 8 “I potenziali effetti ambientali”, paragrafo 8.2.3 “Atmosfera: aria e clima” è indicato che:

- *“Non è comunque previsto un superamento dei limiti di PM10, PM2.5 e NO<sub>2</sub> a causa delle attività di cantiere.”.*
- *“Dall'analisi sull'evoluzione del traffico una volta terminati i lavori, è emerso come non sia prevista una grossa variazione del traffico rispetto allo stato attuale. Non è comunque previsto un superamento dei limiti di PM10, PM2.5 e NO<sub>2</sub> dopo l'intervento, a causa del traffico stradale, anche considerati i bassi livelli dello stato attuale.”*

Si raccomanda alla ditta far marciare a marcia ridotta i mezzi in transito e di sospendere l'attività qualora la velocità del vento risulterà superiore a 5 m/s.

L'impatto sulla qualità dell'aria, nel sito in oggetto, è probabile ma e reversibile (limitato nel tempo durante la fase cantiere).

## Pressione su matrice Rifiuti e Suolo

Con riferimento alla produzione di Rifiuti, esaminato l'elaborato "Studio Preliminare Ambientale" (T01IA00AMBRE01 rev.B – dic. 2023), non risulta che siano state fornite indicazioni riguardanti le tipologie di rifiuti prodotti e la loro gestione.

Nell'elaborato "Cantierizzazione" (T01CA00CANRE01 rev.B – dic. 2023), al paragrafo 1.9 "Analisi dell'impatto ambientale dei cantieri e opere di mitigazione" è indicato che :

*"Al termine dei lavori tutte le superfici temporaneamente occupate verranno ripulite da rifiuti, materiali inerti residui, conglomerati, materiale bituminoso o altri materiali estranei."*

Al fine di valutare i potenziali impatti derivanti dalla produzione di rifiuti, si chiede al Proponente di fornire integrazioni in merito alle tipologie di rifiuti prodotti durante la fase di cantiere e di esercizio, la stima delle quantità e la gestione degli stessi rifiuti in termini di avvio a smaltimento/recupero. quanto evidenziato.

Con riferimento alla componente Suolo, nell'elaborato "Studio Preliminare Ambientale" (T01IA00AMBRE01 rev.B – dic. 2023), al capitolo 8 "I potenziali effetti ambientali", il Proponente individua *i principali impatti potenziali che l'opera in progetto potrebbe generare sul fattore ambientale in esame*. Essi riguardano il consumo del suolo e l'alterazione della qualità e/o funzionalità del suolo e dei relativi prodotti agroalimentari.

Al paragrafo 8.2.2.2 "Analisi delle interferenze" è indicato che:

- *Una tipologia di interferenza riscontrabile per la fase costruttiva (...) riguarda l'impatto dovuto al consumo di suolo derivante dalle azioni di approntamento delle aree di cantiere, che possono comportare l'impermeabilizzazione delle superfici e il conseguente consumo di suolo.*
- *Tale superficie (cfr. area di cantiere) risulta caratterizzata da un'area agricola rappresentata da una coltivazione di seminativi; si ricorda che al termine della fase costruttiva tale area sarà oggetto di ripristino alla fase ante operam.*
- *al termine dei lavori, tutte le aree di cantiere saranno 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 fase di cantiere, tutte le lavorazioni saranno condotte dotando i mezzi d'opera di idonei sistemi per evitare sversamenti accidentali di oli/idrocarburi e saranno adottate adeguate precauzioni e misure di salvaguardia delle acque, del suolo e della qualità dell'aria per contenere al massimo la dispersione delle polveri e la produzione di acqua inquinata,*
- *Per quanto riguarda la perdita definitiva di suolo relativo alla dimensione fisica del progetto (...) In definitiva, tutte le suddette parti, in particolar modo quelle che svilupperanno direttamente a livello terra, causeranno la perdita definitiva di superfici agricole costituite da colture di seminativi (tipologia colturale largamente rappresentata nel contesto territoriale in esame).*

Nell'elaborato "Studio Preliminare Ambientale" (T01IA00AMBRE01 rev.B – dic. 2023), al capitolo 7 "La soluzione di progetto e la sua cantierizzazione", paragrafo 7.2.2 "Misure di mitigazione in fase cantiere" è indicato che:

*"Per la salvaguardia delle acque e del suolo in fase di cantiere si prevedono:*

- *specifiche misure organizzative e gestionali per il sistema di gestione delle acque di cantiere, come meglio esplicitato di seguito:*

*o le acque di lavorazione provenienti dai liquidi utilizzati nelle attività di scavo e rivestimento (acque di perforazione, additivi vari, ecc.), dovranno essere raccolte e smaltite presso apposita discarica; o per la gestione delle acque di piazzale del cantiere si andrà a proteggere il suolo/falda in*

## SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI FERMO

---

*corrispondenza dei punti ove sono previste lavorazioni (o stoccaggio materiali) più critiche dal punto di vista ambientale, attraverso l'utilizzo di un sistema di impermeabilizzazione del suolo con membrana impermeabilizzante e di un sistema di regimazione idraulica, che consenta la raccolta delle acque di qualsiasi origine (piovane o provenienti da processi produttivi) ed il loro trattamento; o le acque di officina, ricche di idrocarburi ed olii e di sedimenti terrigeni, provenienti dal lavaggio dei mezzi meccanici o dei piazzali dell'officina, dovranno essere sottoposte ad un ciclo di disoleazione; i residui del processo di disoleazione dovranno essere smaltiti come rifiuti speciali in discarica autorizzata; o le acque provenienti dagli scarichi di tipo civile, connesse alla presenza del personale di cantiere, saranno trattate a norma di legge in impianti di depurazioni.*

- *specifiche misure organizzative e gestionali del cantiere in termini di gestione dei materiali, nonché di corretto stoccaggio di rifiuti;*
- *accantonamento e recupero del terreno vegetale di scotico per la realizzazione degli interventi di ripristino."*

L'impatto sulla matrice suolo/sottosuolo derivante dalla realizzazione del progetto è certo ma può essere ritenuto scarsamente rilevante. Le misure di mitigazione adottate dal Proponente risultano adeguate.

### Terre e Rocce Da Scavo - Piano di Utilizzo

Esaminata la documentazione pubblicata sul sito del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, relativamente alle terre e rocce da scavo si fa osservare che nell'elaborato "Piano Utilizzo Terre" (T01GEO04GEORE01 rev.B -dic. 2023) il Proponente illustra le modalità di gestione dei materiali da scavo associati alla realizzazione dell'opera. In ottemperanza a quanto stabilito all'art.9 del DPR 120/2017, è stato predisposto il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo in conformità all'Allegato 5 del decreto in parola. Si osserva tuttavia che dall'esame della documentazione si evincono alcuni aspetti per i quali si chiedono i seguenti chiarimenti.

- Nell'elaborato "Piano Utilizzo Terre" (T01GEO04GEORE01 rev.B-dic.2023), al capitolo 4 "Siti di Utilizzo", paragrafo 4.2 "Siti di destinazione esterni", è indicato che:  
*"si riporta una tabella con i siti di ripristino ambientale individuati:  
SR01 - Talamonti - Ripristino Ambientale – recupero - verde pubblico - 60 km - 60 min SP237*

Si evince tuttavia una incongruenza nell'elaborato T01GEO04GEOCO01 rev.B "Corografia cave e discariche" dove il sito SR01 non corrisponde a Sito di riutilizzo per ripristini ambientali/geomorfológicos. Si chiede al Proponente di fornire chiarimenti.

- Nell'elaborato "Piano Utilizzo Terre" (T01GEO04GEORE01 rev.B-dic.2023), al paragrafo 7.1 "Indagini da eseguire", è indicato che:  
*"Il piano indagini prevede l'esecuzione di indagini ambientali, lungo l'asse del progetto, costituite da n. 5 sondaggi e n.1 pozzetto"* e nella successiva Tabella 7.1 riepilogativa è riportata l'anagrafica di ciascuno dei n. 5 punti di indagine.

Si evince tuttavia che la planimetria inserita al paragrafo 7.1 con risulta coerente con quanto sopra; il Proponente ha infatti indicato in corrispondenza del tracciato in progetto solamente n. 4 punti di indagine. Si chiede di integrare correttamente la planimetria.

- Nell'elaborato "Piano Utilizzo Terre" (T01GEO04GEORE01 rev.B-dic.2023), al paragrafo 7.2 "Caratterizzazione delle terre", è indicato che:

## SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI FERMO

---

*“I risultati delle analisi sui campioni saranno confrontati con le Concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alle colonne A e B Tabella 1 allegato 5, al titolo V parte IV del decreto legislativo n. 152 del 2006 e s.m.i., con riferimento alla specifica destinazione d'uso urbanistica. Ai sensi dell'Art. 165 comma 7 e dell'Art.166 comma 5 del D.lgs. 163/2006, all'approvazione del progetto preliminare e del progetto definitivo gli enti locali provvederanno all'automatica variazione degli strumenti Urbanistici e quindi al conseguente cambio di destinazione d'uso delle aree impegnate dalla realizzazione del progetto in oggetto, e quindi le aree occupate dalla nuova opera ricadranno in siti con destinazione d'uso Commerciale e Industriale in cui è concesso il riutilizzo delle T&R da scavo le cui concentrazioni restano inferiori ai limiti imposti dalla Colonna B (D.L.152/06, All. 5, Tlt. V, Tab 1).”*

La caratterizzazione ambientale ai sensi del DPR n.120/2017 è svolta per accertare la sussistenza dei requisiti di qualità ambientale delle terre e rocce che saranno scavate e successivamente riutilizzate. Come disposto dal decreto “le indagini consentono di definire in maniera esaustiva le caratteristiche delle terre e rocce da scavo al fine di escludere che tale materiale sia un rifiuto ai sensi del DPR 120/2017 e rappresenti un potenziale rischio per la salute pubblica e l'ambiente”. Pertanto i risultati delle analisi sui campioni saranno confrontati con le Concentrazioni Soglia di Contaminazione di cui alle colonne A o B Tabella 1 Allegato 5 al Titolo V Parte IV del D.lgs. n.152/06 e s.m.i., con riferimento alla destinazione d'uso urbanistica attuale e non futura delle aree interessate.

- Nell'elaborato “Piano Utilizzo Terre” (T01GEO04GEORE01 rev.B-dic.2023), al paragrafo 5 “Siti Di Deposito Intermedio”, è indicato che:  
*“Sono state individuate n° 2 aree di deposito intermedio/aree di stoccaggio ubicate nell'area progettuale.” (...) L'area di stoccaggio terre 1 ha un'estensione di circa 6.800 m2 ed è ubicata a sud della frazione di Ciaraglia tra il tracciato di progetto e la SP237. (...) L'area di stoccaggio terre 2 ha un'estensione di circa 4.400 m2 ed è ubicata in corrispondenza della rotatoria di inizio tracciato (figura 5.1, pag19).*
- Nell'elaborato “Studio Preliminare Ambientale” (T01IA00AMBRE01 rev.B – dic. 2023), al capitolo 7.1. “La Cantierizzazione: la dimensione costruttiva”, paragrafo 7.1.1. “Le attività di cantiere e le lavorazioni” (pag. 126) è indicato che:  
*“Il sistema di cantierizzazione ipotizzato prevede la installazione di n. 1 cantiere principale, avente la funzione sia di campo base che di cantiere logistico/operativo e di n. 1 cantiere secondario, avente la funzione di deposito/stoccaggio materiali.”*
- Nell'elaborato T01IA02AMBPL01 rev.B – dic. 2023) “Planimetria aree di cantiere e viabilità di servizio”, l'area di stoccaggio è individuata all'interno di una sola area di cantiere.

Si chiede al Proponente di chiarire l'incongruenza e nel caso correggere le relative planimetrie/cartografie. Il produttore dovrà comunque provvedere affinché lo spazio destinato al deposito temporaneo delle TRS (sottoprodotti) risulti fisicamente separato rispetto ai depositi di altri eventuali inerti e/o di rifiuti. Tali spazi dovranno essere adeguatamente segnalati, in conformità ai disposti dell'art.5 comma 1 lettera d) e lettera e). L'area dedicata alle terre qualificate come sottoprodotto dovrà essere chiaramente individuata anche nelle planimetrie di progetto che si chiede di integrare a tal fine.

### Pressione sull'ecosistema acque

Nell'elaborato “Relazione generale illustrativa”, al capitolo 6 “Interferenze idrauliche” è indicato che:

- *“Quelle principali sono costituite dall'attraversamento di fossi vallivi secondari, che per ragioni di morfologia del versante collinare ed esigenze di tracciato vengono scavalcati in viadotto a quote molto superiori a quelle prevedibili di massima piena, ad eccezione di alcune*

*modeste incisioni di versante risolte con manufatti secondari locali.”*

Nell'elaborato "Relazione idrologica – idraulica", è indicato che:

- *“Dall'analisi della documentazione cartografica allegata al PAI si è riscontrato che l'intervento in progetto non risulta interessare né lambire alcuna area perimetrata a pericolosità o rischio di alluvione.”*

Nell'elaborato "Studio Preliminare Ambientale – Parte generale", al capitolo 7 "La soluzione di progetto e la sua cantierizzazione", al paragrafo 7.2 "Le azioni di prevenzione e mitigazione" è indicato che:

- *“Per la salvaguardia delle acque e del suolo in fase di cantiere si prevedono:*
  - *specifiche misure organizzative e gestionali per il sistema di gestione delle acque di cantiere, come meglio esplicitato di seguito:*
    - o le acque di lavorazione provenienti dai liquidi utilizzati nelle attività di scavo e rivestimento (acque di perforazione, additivi vari, ecc.), dovranno essere raccolte e smaltite presso apposita discarica;*
    - o per la gestione delle acque di piazzale del cantiere si andrà a proteggere il suolo/falda in corrispondenza dei punti ove sono previste lavorazioni (o stoccaggio materiali) più critiche dal punto di vista ambientale, attraverso l'utilizzo di un sistema di impermeabilizzazione del suolo con membrana impermeabilizzante e di un sistema di regimazione idraulica, che consenta la raccolta delle acque di qualsiasi origine (piovane o provenienti da processi produttivi) ed il loro trattamento;*
    - o le acque di officina, ricche di idrocarburi ed olii e di sedimenti terrigeni, provenienti dal lavaggio dei mezzi meccanici o dei piazzali dell'officina, dovranno essere sottoposte ad un ciclo di disoleazione; i residui del processo di disoleazione dovranno essere smaltiti come rifiuti speciali in discarica autorizzata;*
    - o le acque provenienti dagli scarichi di tipo civile, connesse alla presenza del personale di cantiere, saranno trattate a norma di legge in impianti di depurazioni.*
  - *specifiche misure organizzative e gestionali del cantiere in termini di gestione dei materiali, nonché di corretto stoccaggio di rifiuti;*
  - *accantonamento e recupero del terreno vegetale di scotico per la realizzazione degli interventi di ripristino.*

Nell'elaborato "Studio Preliminare Ambientale – Parte generale", al capitolo 8 "I potenziali effetti ambientali", al paragrafo 8.2 "Significatività degli effetti ambientali" è indicato che:

- *“Relativamente alle acque di piattaforma la realizzazione del tracciato di progetto comporterà un aumento di impermeabilizzazione dell'area in cui sorgerà e la gestione delle acque di piattaforma con la realizzazione di un nuovo sistema di raccolta e convogliamento che, se non correttamente realizzato potrebbe comportare modifiche quali-quantitative ai corpi idrici e di conseguenza potrebbero alterarsi le caratteristiche qualitative degli habitat e delle biocenosi. Per quanto riguarda la gestione delle acque saranno prese tutte le accortezze del caso in grado di prevenire e minimizzare tale potenziale interferenza.”*
- *Sulla base di quanto suddetto si possono ritenere trascurabili le potenziali interferenze sul fattore biodiversità per la dimensione operativa del progetto in esame.”*
- *Relativamente alle modifiche delle caratteristiche qualitative degli habitat e delle biocenosi, l'impatto potenziale nella dimensione operativa risulta avere una significatività trascurabile, in quanto dall'analisi dei singoli parametri può essere considerato:*
  - *trascurabile in termini di “portata” dell'impatto, in quanto riguardo la gestione delle acque saranno prese tutte le accortezze del caso in grado di prevenire e minimizzare tale potenziale interferenza ed in quanto non si prevedono aumenti nel traffico veicolare tali da incrementare*

*gli inquinanti in atmosfera;*

- *assente in termini di “natura transfrontaliera”, poiché l’impatto potenziale non prevede ripercussioni transfrontaliere;*
- *trascurabile in termini di “ordine di grandezza e complessità”, poiché oltre alle motivazioni esplicitate per i punti precedenti, gli habitat e le biocenosi limitrofe non risultano essere particolarmente vulnerabili;*
- *poco probabile in termini di “probabilità”, in base ai punti precedenti;*
- *continua in termini di “durata”, poiché il potenziale impatto è correlato strettamente all’operatività dell’infrastruttura stradale;*
- *poco ripetibile in termini di “frequenza”, dato che, come detto precedentemente, saranno prese tutte le accortezze del caso al fine di evitare tutte le possibili incidenze;*
- *reversibile nel lungo periodo, in quanto eventuali malfunzionamenti del sistema di gestione delle acque saranno riparati.”*

L’impatto sull’ecosistema acque è probabile ma limitato nel tempo durante la fase cantiere e reversibile. Devono essere applicate tutte le misure gestionali atte a garantire il mantenimento dello stato qualitativo dei corpi idrici superficiali e sotterranei e misure di mitigazione dei potenziali impatti da eventi accidentali.

#### **Pressione su matrice rumore**

In merito all’intervento di cui all’oggetto e con riferimento alla matrice rumore, si fa presente che, da quanto risulta dallo Studio Previsionale di Impatto acustico di Ottobre 2023 presentato a firma del tecnico competente in acustica Ing. Moreno Panfilì e stimato con il modello previsionale CadnaA utilizzando il metodo di calcolo della Direttiva UE 2015/996 e CNOSSOS EU 2012, restando la validità dell’ipotesi di invariabilità del traffico, l’opera in esercizio non comporterà il superamento dei limiti di rumore stradale ai ricettori.

Relativamente alla fase di realizzazione del progetto in esame, il rumore generato dovrà rispettare i limiti previsti, fatta salva la possibilità di ottenere per le attività temporanee apposita autorizzazione da parte del comune interessato in deroga ai limiti vigenti (art. 6, comma 1 lettera h) della Legge Quadro sull’inquinamento acustico n. 447/1995 ed art. 16 della Legge Regionale delle Marche n. 28/2001.

Per quanto sopra, preso atto di quanto dichiarato e dimostrato dal TCA, si constata la conformità dell’elaborato.

Distinti saluti.

Il Dirigente  
Responsabile del Servizio Territoriale  
Dott. Massimo Marcheggiani  
Documento firmato digitalmente

**Al Settore Valutazioni e Autorizzazioni  
Ambientali**  
SEDE

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

**OGGETTO: (V01001) [ID: 10733] Procedimento di Verifica di assoggettabilità alla VIA-PNRR ai sensi dell'art. 19, del D.lgs. 152/2006. Progetto di fattibilità tecnico economica "S.S. 78 - Amandola - Mozzano - Lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale da Comunanza ad Amandola - 1° Stralcio". CONTRIBUTO ISTRUTTORIO.**

In riscontro alla nota prot. n. 113849 del 30/01/2024, con la quale è stato comunicato l'avvio del procedimento per la formulazione del parere regionale nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA statale in oggetto e richiesto di fornire le proprie valutazioni tecniche sul progetto, con riferimento agli aspetti di competenza del Settore, si rappresenta quanto segue.

I lavori di adeguamento e/o miglioramento tecnico funzionale della sezione stradale in t.s. e potenziamento delle intersezioni lungo la S.S. 78 "Picena", ricompresi nel Programma degli interventi di messa in sicurezza e di ripristino della viabilità delle infrastrutture stradali interessate dagli eventi sismici del 2016, perseguono la finalità generale di migliorare l'accessibilità all'area del cosiddetto cratere sismico dalla viabilità primaria e risultano coerenti con la pianificazione regionale in materia di infrastrutture (Piano Infrastrutture Marche 2032).

L'intervento in esame, relativo al 1° Stralcio dei lavori nel tratto tra Amandola e Comunanza, riguarda la variante al primo dosso altimetrico della S.S. 78 nella frazione di Ciaraglia.

In particolare, il lotto si sviluppa dalla rotatoria del nuovo ospedale di Amandola, attualmente in corso di realizzazione da parte della Regione Marche, per una lunghezza complessiva di circa 1.200 m, fino a ricongiungersi alla sede attuale nel vallone che precede la frazione di Verri.

Lungo l'asse principale sono previste le seguenti opere d'arte:

- una galleria (in parte naturale) di 215 m che attraversa la dorsale collinare che sbarra la piana di Piandicontrò;
- un viadotto di 140 m che si sviluppa nel vallone sotto l'abitato di Ciaraglia.

Con la realizzazione della variante, l'attuale strada statale rimarrà a servizio della frazione di Ciaraglia come viabilità locale, mentre la porzione terminale di circa 400 m, non più funzionale ad alcun accesso, sarà oggetto di rinaturalizzazione.

Il tratto in variante presenta le caratteristiche della strada di Tipo C1 di cui al D.M. 05/11/2001, in coerenza con gli ulteriori tratti della stessa S.S. 78 oggetto di interventi esaminati e di specifici pareri rilasciati dallo scrivente Settore.

SEGNATURA: ID: 32216308|21/02/2024|IEV

In sede di conferenza di servizi preliminare, la Regione Marche, con nota prot. RM n. 1372659 del 08/11/2023, ha espresso sull'intervento parere unico regionale favorevole condizionato, in particolare, all'adeguamento dello stesso al "Progetto di realizzazione del nuovo ospedale di Amandola" – CUP B28I17001280008, approvato con decreto del direttore dell'Ufficio Speciale della Ricostruzione Sisma Marche n. 1337 del 27/05/2019, i cui lavori risultano attualmente quasi ultimati.

Dall'esame della documentazione presentata si rileva che, pur avendo stralciato come richiesto la rotatoria del nuovo ospedale di Amandola dal lotto, sono presenti alcune incongruenze con il progetto della stessa, evidenziate nella nota del Settore Edilizia Sanitaria, Ospedaliera e Scolastica ID n. 32075864 del 05/02/2024 che si allega al presente contributo. In particolare, oltre a una minima interferenza nel tratto di innesto della rotatoria con la S.S. 78, per cui andrà necessariamente verificato il raccordo tra progetto ed opera realizzata, si segnala un'incongruenza tra la viabilità secondaria denominata VS.03 ed il tratto di raccordo con la S.P. 242 "Vena San Martino", già realizzato nell'ambito delle opere afferenti alla sopracitata rotatoria.

Alla luce di quanto sopra si ritiene che, onde consentire la valutazione degli effettivi impatti ambientali dell'intervento, il progetto debba essere adeguato alle previsioni della costruenda rotatoria, garantendo la corretta ricucitura dell'attuale strada statale e della viabilità locale e salvaguardando, per quanto possibile, le previsioni della vigente pianificazione urbanistica comunale.

A tal scopo, si allegano al presente contributo, oltre alla sopracitata nota del Settore Edilizia Sanitaria, Ospedaliera e Scolastica (ID n. 32075864 del 05/02/2024), il parere reso dallo stesso Settore in sede di conferenza di servizi preliminare con la planimetria di progetto della nuova rotatoria (ID n. 31276768 del 06/11/2023).

In occasione del sopralluogo effettuato in data 19/02/2024 per verificare lo stato dei luoghi in ordine alla soluzione progettuale proposta, si è avuto modo di incontrare i tecnici del Comune di Amandola, i quali hanno illustrato le osservazioni alla scelta del tracciato contenute nella propria nota 14/02/2024, assunta al prot. RM n. 186010 del 15/02/2024. Nello specifico, il Comune rileva che nella progettazione dell'opera non si è tenuto conto dell'aspetto urbanistico, dal momento che la viabilità di progetto divide delle aree omogenee individuate dal vigente PRG come "F2 a – Zone per il tempo libero e servizi di ristorazione" e "ASC – Impianti sportivi a livello comunale", con conseguente svalutazione delle stesse, senza considerare la previsione da PRG di una strada di collegamento tra la rotatoria del nuovo ospedale e la S.S. 78, in direzione sud-est. L'Ente propone quindi un tracciato che ripercorre in parte la strada attuale, evitando la realizzazione della galleria tra l'ospedale di Amandola e il vallone di Ciaraglia e favorendo, in base a quanto rappresentato dal Comune stesso nella sopracitata nota, un minor consumo di suolo e la riduzione delle interferenze con la biodiversità e gli aspetti paesaggistici, morfologici e geomorfologici del territorio.

A riguardo, si evidenzia che nello studio preliminare ambientale (elaborato T01IA00AMBRE01B) tale soluzione è stata valutata dai progettisti dell'ANAS tra le alternative progettuali (alternativa n. 2) e ritenuta non preferibile in quanto, a parità di costi, consente di raggiungere un risultato di gran lunga inferiore in termini di fruibilità ed efficienza trasportistica, rispetto alla soluzione prescelta. In particolare, l'analisi delle alternative progettuali indica che la soluzione n. 2 prevede un tracciato significativamente più lungo con forti tortuosità planimetriche e altimetriche, con conseguente necessità di derogare alle velocità previste dalla normativa per una strada di categoria C, oltre a mantenere il passaggio nel centro abitato di Ciaraglia,

senza poter regolarizzare gli accessi esistenti sulla sede attuale. Tali aspetti incidono sulla funzionalità dell'infrastruttura con riferimento alle prestazioni e ai livelli di servizio richiesti per una strada extraurbana secondaria, quale quella in progetto. Inoltre, pur eliminando la galleria e sfruttando in parte la sede attuale con riduzione dell'impegno di nuovo territorio, elementi evidenziati nello studio preliminare ambientale, tale soluzione richiede un incremento della lunghezza del viadotto da realizzare nel vallone di Ciaraglia da 140 a 410 m, svantaggio che secondo i progettisti vanifica i benefici sopra descritti.

Si segnala, infine, il colamento franoso attivo rilevato nella relazione geologica (elaborato T01GE00GEORE01B) tra le progressive 0+380 e 0+460 circa del tracciato di progetto, in corrispondenza di un tratto in rilevato, in relazione al quale l'infrastruttura dovrà essere adeguatamente protetta, prevedendo eventuali opere di mitigazione, da valutare in esito alla campagna di indagini geognostiche e geofisiche programmate.

Cordiali saluti.

Il responsabile del procedimento

*Ing. Alessandra Agostini*

Il Dirigente del Settore

*Ing. Ernesto Ciani*

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

Fascicolazione: 450.50.10/2023/IEV/55