

Ministero della Transizione Ecologica
Direzione generale valutazioni ambientali (VA)
VA@pec.mite.gov.it

Ministero della Cultura
dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it

Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili
dg.strade@pec.mit.gov.it

Oggetto: (V00900) [ID: 8592] D.lgs. 152/2006. Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23, D.Lgs. 152/2006, e Verifica del Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo, ex D.P.R. 120/2017, art. 24. Nuovo collegamento tra la S.S. 16 e il Porto di Ancona
Trasmissione osservazioni finali.

Il Ministero della Transizione Ecologica, Direzione Generale valutazioni ambientali Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS, con nota acquisita al ns. prot. n. 1083600 del 02/09/2022, ha comunicato la procedibilità dell'istanza per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23, del D.lgs. 152/2006 e la Verifica del Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo, ex D.P.R. 120/2017, art. 24.

Questo Settore, con nota prot. n. 1112524 del 08/09/2022, ha comunicato l'avvio del procedimento regionale e contestualmente sono stati richiesti i contributi istruttori.

A conclusione dell'istruttoria svolta in collaborazione con l'ARPAM Servizio Territoriale di Ancona, l'AST Ancona e gli uffici regionali interessati, alla luce anche della documentazione progettuale trasmessa dal proponente in risposta alla richiesta di integrazioni, con la presente si trasmettono le osservazioni finali per il progetto in oggetto.

In estrema sintesi, emerge una sostanziale sostenibilità dell'intervento proposto.

Nelle successive fasi di progettazione, il proponente dovrà fornire dei chiarimenti (**Allegato 1**), tra cui:

- la valutazione dettagliata delle aree naturali interferite dal progetto e delle relative compensazioni da effettuare, sviluppata sulla base del metodo proposto dall'Università di Ancona;
- alcune verifiche di funzionalità, principalmente in termini di regolarità e sicurezza della circolazione, per la rotatoria prevista nella prima fase di esercizio, posta all'uscita della galleria Torrette 2 e in corrispondenza dell'innesto con la Flaminia;
- la realizzazione di idonee opere di contenimento lato monte in prossimità della rotatoria di cui sopra;
- la valutazione della possibilità di realizzare il percorso ciclopeditonale lungo il litorale, nel tratto oggetto di intervento, con caratteristiche tecniche tali da raggiungere le condizioni di livello "Buono" previste dagli standard tecnici ministeriali per la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT).

Andrà inoltre fornito quanto richiesto dal Settore Genio Civile Marche Nord relativamente al nullaosta idraulico, ai fini forestali e al vincolo idrogeologico.

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

Si chiede infine di riportare, nell'intestazione di comunicazioni indirizzate allo Settore, il codice identificativo del fascicolo relativo al presente procedimento amministrativo: [V00900].

Cordiali saluti

AB/IB/AC/

Il Responsabile del procedimento
Velia Cremonesi

Il Dirigente
Roberto Ciccio

Allegati:

(Allegato 1) relazione istruttoria ID 29004340 del 13/03/2023

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

Classificazione: 400.130.10. V00900



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

CLASS. 400.130.10.V00900

Oggetto: [ID: 8592] (V00900) Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23, D.Lgs. 152/2006, e Verifica del Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo, ex D.P.R. 120/2017, art. 24. Nuovo collegamento tra la S.S. 16 e il Porto di Ancona – Ultimo Miglio di connessione del Porto di Ancona. Progetto Definitivo.

RELAZIONE SECONDA FASE ISTRUTTORIA

RICHIESTE EFFETTUATE DALLA REGIONE MARCHE AL TERMINE DELLA PRIMA FASE ISTRUTTORIA

Il Ministero della Transizione Ecologica, Direzione Generale Valutazioni ambientali Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS, con nota acquisita al ns. prot. n. 1083600 del 02/09/2022, ha comunicato la procedibilità dell'istanza per la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23, del D.lgs. 152/2006 e la Verifica del Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo, ex D.P.R. 120/2017, art. 24. Questo Settore, con nota prot. n. 1112524 del 08/09/2022, ha comunicato l'avvio del procedimento regionale, e contestualmente sono stati richiesti i contributi istruttori.

Con nota ns. prot. n. 1304970 del 18/10/2022 questa struttura ha trasmesso al Ministero della Transizione Ecologica - Direzione generale valutazioni ambientali (VA) le osservazioni emerse nel corso dell'istruttoria regionale, correlate dai seguenti contributi istruttori pervenuti:

- Settore Fonti energetiche, rifiuti, cave e miniere, nota ID27430141 del 23/09/2022;
- Settore Infrastrutture e viabilità, nota ID27512056 del 03/10/2022;
- ARPAM (nota ns. prot. n. 1261858 del 10/10/2022).

Con successiva nota acquisita al ns. prot. n. 89084 del 24/01/2023, il Ministero dell'Ambiente e delle Sicurezza Energetica ha trasmesso ad ANAS la richiesta di integrazioni.

Con nota acquisita al ns. prot. n. 142794 del 06/02/2023, indirizzata al MASE e per conoscenza a questa Struttura, ANAS ha trasmesso la documentazione progettuale in risposta alla richiesta di integrazioni. In data 13/02/2023 il MASE ha pubblicato nel proprio sito web la documentazione integrativa prodotta da ANAS.

Con nota ns. prot. n. 203781 del 21/02/2023 questa Struttura ha chiesto i contributi istruttori sulle integrazioni prodotte dal proponente. Sono pervenute le seguenti note che vengono allegate:

- **Settore Fonti energetiche, rifiuti, cave e miniere**, ID28900126 del 02/03/2023 – **Allegato 1**;
- **Settore rischio sismico e sisma 2016**, ID28892681 del 01/03/2023 – **Allegato 2**;
- **ARPAM – Servizio territoriale di Ancona**, prot. n. 260899 del 06/03/2023 – **Allegato 3**;
- **Settore Genio Civile Marche Nord**, ID28949444 del 07/03/2023 – **Allegato 4**;
- **Settore infrastrutture e viabilità**, ID28980757 del 09/03/2023 – **Allegato 5**;
- **AST Dip.to di Prevenzione - UOC ISP Ambiente e Salute** prot. n. 0224436 del 27/02/2023 **Allegato 6**.

VALUTAZIONI FINALI A SEGUITO DELL'ESAME DELLA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA PRODOTTA DAL PROPONENTE A SEGUITO DELLA RICHIESTA DEL MASE

SUOLO / RIFIUTI / TERRE E ROCCE DA SCAVO

1 _____

Soggetto richiedente: Settore Fonti energetiche, rifiuti, cave e miniere

1. *In merito ai materiali di scavo eccedenti al riutilizzo in sito, si richiede di approfondire la gestione degli stessi nell'ottica di una economia circolare, come sottoprodotti con riutilizzo in siti diversi da quello di produzione, sia come impianti disponibili sul territorio che con riferimento ad altri progetti in essere (es. riempimento in mare per lo spostamento della ferrovia, progetto strettamente correlato al presente), predisponendo Piano di Utilizzo in conformità dell'articolo 9 del DPR 120/2017.*

Valutazione sulla documentazione integrativa prodotta

La ditta nella integrazione del 07/02/2023 "Planimetria con ubicazione cave e discariche" scrive: *"Al fine di garantire un'economia circolare, sono stati individuati gli impianti capaci di recuperare il materiale terrigeno prodotto dagli scavi e non riutilizzato in cantiere. La provincia di Ancona ha fornito l'elenco aggiornato al 2023, dei gestori e i codici del recupero. L'elenco è inserito nella relazione di Cantierizzazione e in quella di gestione Materie. Ad ogni buon conto proprio al fine di conseguire l'obiettivo di "circolarità" e avuto riguardo della specificità del settore merceologico afferente alla gestione di "terre e rocce da scavo", la Stazione Appaltante prevedrà nel bando di gara da esperire con il sistema di affidamento dell'offerta economicamente più vantaggiosa, specifici parametri premiali per i concorrenti che proporranno sinergie già in fase di offerta (vincolante) con operatori economici del settore proprio ai fini della migliore gestione delle materie. Di tale modalità operativa sarà tempestivamente edotto anche il MASE che, prima dell'avvio dei lavori, potrà esaminare ed approvare, per il tramite delle autorità vigilanti, il relativo PUT aggiornato alle risultanze della procedura di gara"*

Esito

E' stata accolta la proposta di considerare l'idea di allocare l'eccedenza di materiale prodotto per ricomporre le cave dismesse della zona.

2. *Si richiede di individuare puntualmente le cave utilizzate per il prelievo di materiale al fine di ottimizzare i percorsi normali ed alternativi da utilizzare a cantiere aperto. Inoltre, indicare gli indirizzi per le successive fasi di progettazione esecutiva e di appalto, per le modalità di gestione di tali materiali, prevedendo appropriate procedure di movimentazione, al fine di minimizzare gli impatti ambientali anche alla luce degli elevati quantitativi di materiali prodotti.*
3. *Individuati i siti di destinazione finale, analizzare in dettaglio la cantierizzazione con particolare riferimento ai trasporti.*

Valutazione sulla documentazione integrativa prodotta

La ditta nella integrazione del 07/02/2023 "Planimetria con ubicazione cave e discariche" scrive: *"Sono state individuate le cave di prestito (-non sono cave di prestito ma di approvvigionamento -n.d.r.) attive nel raggio di 50 km dall'area di intervento e indicate puntualmente quelle per l'approvvigionamento dei rilevati che rappresentano le quantità maggiori da movimentare. L'elenco delle cave attive è inserito nella relazione di Cantierizzazione e in quella di gestione Materie, l'elaborato AN255_T00CA00CANDC01_B riporta la localizzazione dei siti e la viabilità da e per il cantiere"*

Esito

I punti sono stati chiariti con le integrazioni pervenute

ACQUE SUPERFICIALI

Soggetto richiedente: ARPAM

1. *Relativamente alla gestione/manutenzione delle vasche adibite al trattamento delle acque di prima pioggia fornire informazioni in merito alle modalità di gestione/manutenzione in fase di esercizio. Definire le modalità di scelta dei recettori finali, ai quali confluiscono le acque raccolte dai collettori e trattate dagli impianti di trattamento per la fase di esercizio in base alle caratteristiche del territorio; tale considerazione si riferisce anche alle acque di scarico in fase di cantiere. Integrare il SIA con l'analisi dello stato ante-operam, in corso d'opera (per*

gli scarichi di cantiere) e post operam dei corpi ricettori in termini di quantità e qualità delle acque

Valutazione sulla documentazione integrativa prodotta

- Sono state fornite informazioni dettagliate in merito alle modalità di manutenzione/gestione delle vasche sia prima della messa in funzione dell'impianto che successivamente durante la messa in esercizio; nel dettaglio specifica le modalità di pulizia e svuotamento delle vasche, pulizia filtri e recupero olii.
- per quanto riguarda i recettori finali, il proponente dichiara che non sono disponibili dati di qualità delle acque dei fossi interferiti dal progetto, ha previsto nel PMA un monitoraggio delle acque superficiali dei due fossi principali coinvolti con quattro attività di campionamento, uno a monte dell'interferenza ed uno a valle per entrambi i recettori aggiungendo inoltre che tale attività di monitoraggio permetterà di valutare lo stato qualitativo delle acque ante operam, verificare l'evoluzione in corso d'opera e in post operam di verificare l'efficacia dei sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia predisposti.

Esito

Alla luce di quanto sopra esposto, si ritengono esaustive le integrazioni trasmesse e non si formulano ulteriori osservazioni.

ATMOSFERA

Soggetto richiedente: ARPAM

2. *Specificare le modalità con cui sono stati scelti i dati meteorologici utilizzati all'interno del modello di calcolo per la caratterizzazione meteoclimatica del sito, nonché chiarire se sia stato effettuato il confronto e la validazione con i dati estrapolati dalle reti di rilevamento presenti sul territorio (tra cui quelle citate dal proponente), per i dati meteorologici provenienti dal modello europeo utilizzato come fonte (ECMWF).*

Esito

Si prende atto di quanto indicato in merito ai dati meteorologici e non si formulano ulteriori osservazioni.

3. *Fornire informazioni in merito all'esclusione dell'Ozono, tra gli inquinanti considerati per la valutazione di impatto atmosferico. Integrare conseguentemente la valutazione.*

Valutazione sulla documentazione integrativa prodotta

Il proponente motiva l'esclusione dell'Ozono, tra gli inquinanti considerati per la valutazione di impatto atmosferico, richiamando i dati presenti nell'inventario delle emissioni della Regione Marche;

Esito

si prende atto di tale chiarimento.

4. *Specificare se i dati di traffico utilizzati, in particolare per lo scenario post-operam, siano coerenti con le previsioni effettuate per altri progetti, quali ad esempio quello relativo al raddoppio della SS 16.*

Valutazione sulla documentazione integrativa prodotta

Vengono fornite alcune informazioni relative agli studi di traffico effettuati per il progetto di raddoppio della SS16, dichiarando che "valori numerici dei volumi orari nell'ora di punta della mattina sono del medesimo ordine di grandezza in entrambi gli studi".

Esito

Non si formulano osservazioni.

5. *In merito ai risultati ottenuti dal modello di calcolo, si specifica che per il CO sono stati forniti dati relativi alla media annua calcolata presso i recettori, e non relativi al periodo di mediazione previsto dal D.Lgs. n.155/2010 e s.m.i. per la verifica del rispetto del valore limite. Rivedere*

conseguentemente le analisi. Per quanto riguarda il PM10, specificare come sia stato ricavato il dato relativo alla concentrazione con mediazione giornaliera (se proveniente da elaborazione statistica percentile o altro).

Valutazione sulla documentazione integrativa prodotta

Si specifica che "i dati forniti per le concentrazioni di CO (sia nelle tabelle che nelle mappature) rappresentano effettivamente un'elaborazione del valore massimo giornaliero della media mobile su 8 ore ... Per quanto riguarda l'elaborazione del PM10 giornaliero si precisa che l'elaborazione è stata fatta considerando il valore massimo giornaliero senza considerare alcuna elaborazione statistica percentile".

Esito

Si prende atto di tali dichiarazioni.

6. *Per lo scenario post-operam, i dati risultanti dalla simulazione andranno confrontati con i dati relativi a valutazioni o monitoraggi ante-operam effettuati per altri progetti, quali ad esempio quello relativo al raddoppio della SS 16.*

Esito

In merito ai dati risultanti dalla simulazione per lo scenario post-operam, da confrontare con i dati relativi a valutazioni o monitoraggi ante-operam effettuati per altri progetti, quali ad esempio quello relativo al raddoppio della SS 16, si prende atto delle valutazioni effettuate dal proponente riscontrando l'assenza di tabelle di confronto riportanti dati numerici.

7. *Presentare valutazioni quantitative dell'impatto atmosferico in fase di cantiere, con eventuale valutazione del cumulo con altri progetti che potrebbero sovrapporsi temporalmente a quello in esame per quanto riguarda le fasi di realizzazione, che si ritengono fondamentali viste le ingenti quantità di materiali movimentati e le eventuali previsioni su interruzioni, interferenze o modifiche della viabilità.*

Valutazione sulla documentazione integrativa prodotta

Il proponente effettua la valutazione quantitativa dell'impatto atmosferico in fase di cantiere e la rispettiva modellizzazione, evidenziando i risultati ottenuti, e fornendo commenti in merito al cumulo con altri progetti che potrebbero sovrapporsi temporalmente a quello in esame.

Esito

Si ritiene esaustiva la documentazione fornita e non si formulano osservazioni

RUMORE E VIBRAZIONI

Soggetto richiedente: ARPAM

8. *Ai sensi dell'art. 4, comma 2 del DPR n. 142 del 30/03/2004, la fascia di studio che il proponente deve considerare nel caso di presenza di scuole, ospedali, case di cura e di riposo ha ampiezza doppia rispetto a quella di pertinenza. Si chiede di integrare lo studio e se sia stato verificato se, a parte l'ospedale, siano presenti altri recettori sensibili da includere nello studio.*

Esito

Il Piano di monitoraggio ambientale (rev. B) è stato revisionato, aggiungendo due ulteriori punti di monitoraggio nell'intorno dell'Ospedale di Torrette per un totale complessivo di 3 punti presenti in quell'area (come riportato nella planimetria dei recettori e siti di indagine fonometrica rev. B), dove verrà eseguito il monitoraggio del rumore in fase ante, corso e post operam anche al fine di verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione adottati. Con riferimento ai ricettori 52-53-54-55 ritenuti sensibili perché ricadenti entro il sedime dell'Ospedale Regionale o facenti parte dell'Università, il Committente ha ritenuto opportuno adeguare le opere di mitigazione previste al fine di minimizzare il contributo acustico dovuto alla nuova infrastruttura stradale, in particolare per le barriere identificate con le sigle BA07 (allungata), BA08 (innalzata), BA05a (allungata fino a congiungersi con la BA04) e con l'applicazione di asfalto fonoassorbente sul tratto 2+920-3+480.

9. *L'infrastruttura di nuova realizzazione attraverserà aree del Comune di Ancona attualmente caratterizzate da un clima acustico tipico di zone tranquille, per quanto previsto dall'art. 6 del DPR n. 142 del 30/03/2004., oltre ai 42 recettori, individuare anche altri recettori, ritenuti significativi, situati esternamente alla fascia di pertinenza della nuova infrastruttura, in corrispondenza dei quali sarà necessario verificare il rispetto dei limiti della tabella C del 14/11/1997 a seguito della realizzazione dell'opera, valutando se risultino sufficienti le barriere che sono in progetto o se il piano di bonifica previsto dovrà essere implementato con nuovi interventi.*

Esito

In risposta sono stati individuati ulteriori n. 9 ricettori (dal n. 43 al n. 51), ad uso residenziale, con l'eccezione del ricettore n. 44, edificio di una comunità religiosa "Opera nazionale Francescana padre Guido". Nelle simulazioni effettuate tutti i nuovi ricettori individuati rientrano nei limiti della classificazione assegnata dal piano di classificazione acustica comunale (classe II), come risulta nell'elaborato "Tabulati valori acustici" rev. B (T00IA35AMBSC01B).

10. *Nel Piano di monitoraggio Ambientale T00M000MOARE01 rev. A (par. 5.2) sono state scelte 4 postazioni di controllo per il rumore, per ciascuna delle quali sono previste: 2 misure settimanali nell'ante operam, misure di 24 ore trimestrali per un massimo di 5 campagne nella fase in corso d'opera, 2 misure settimanali nel post operam. A tal proposito si fa notare la discrepanza tra quanto riportato nella tabella della relazione dove sembrerebbe che in R3 le misure del post operam non vengano eseguite e quanto riportato nella Planimetria di localizzazione dei punti di monitoraggio T00M000MOAPL01 rev. A in cui, dalla simbologia in legenda, risulterebbe che anche in R3 vengano effettuate le campagne post operam. Il monitoraggio post operam dovrà essere eseguito in tutti punti compreso R3. Partendo dalle misure post operam, il Committente dovrà effettuare nuovamente la modellizzazione su tutti i recettori dentro e fuori fascia per verificare l'efficacia delle barriere ed il rispetto dei limiti normativi. A pag. 35 della relazione di monitoraggio viene erroneamente riportato come parametro acustico oggetto del monitoraggio quello descritto all'Allegato C del DM 16/03/1998 per il calcolo del contributo sonoro delle infrastrutture ferroviarie a partire dal livello acquisito con costante Fast dei singoli convogli.*

Esito

Rispetto a quanto segnalato nella nota ARPAM precedente, il Committente ha sciolto la questione in merito alla discrepanza relativa al punto R3, confermando che anche in corrispondenza del punto R3 verranno effettuati i rilievi nella fase post operam, contrariamente a quanto riportato in precedenza nella relazione rev. A. Riassumendo, come riportato nella relazione del Piano di monitoraggio Ambientale rev. B, il monitoraggio della matrice rumore si svolgerà in corrispondenza di 6 postazioni RUM1÷RUM6: per la caratterizzazione della fase ante operam si prevede una campagna di misura di durata di 7 giorni in continuo, da effettuare 2 volte durante l'anno precedente l'inizio delle lavorazioni; per la fase di corso d'opera, si prevedono delle misure trimestrali della durata di 24 ore; ciascun punto sarà indagato per tutta la durata dei cantieri presenti nelle vicinanze; per la fase di esercizio si prevede una misura settimanale in continuo da effettuare 2 volte all'interno dell'anno di entrata in esercizio dell'opera.

Il refuso segnalato a pag. 35 della relazione di monitoraggio rev. A è stato corretto (cfr. pag. 36 della relazione rev. B).

11. *Effettuare un monitoraggio per la matrice vibrazionale ante operam, in corso d'opera e post operam presso almeno un recettore scelto tra quelli dell'area "attualmente quieta" (es. a scelta tra i recettori 16, 17, 18).*

Esito

Nella documentazione di riscontro fornita a febbraio 2023, il piano di monitoraggio (rev. B) è stato integrato prevedendo un punto di monitoraggio per le vibrazioni in corrispondenza del ricettore 18, seguendo le seguenti modalità: misura di 24 ore, una volta nell'ante operam, con frequenza trimestrale (presumibilmente 5 volte) in corrispondenza delle lavorazioni più impattanti in corso d'opera e una volta dopo la fine dei lavori nel post operam.

BIODIVERSITA'

Soggetto richiedente: Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali

12. *Considerare dal punto di vista qualitativo e quantitativo, le interferenze del tracciato e delle aree di cantiere con le formazioni vegetali caratteristiche del paesaggio rurale marchigiano, rispetto a boschi, siepi ed alberi sottoposti a tutela.*

Valutazione sulla documentazione integrativa prodotta

Nella relazione si afferma che le opere potenzialmente interferenti con la vegetazione interessano 8 punti individuati nei tratti in galleria artificiale, nei tratti in viadotto (limitatamente alle pile) e nei tratti all'aperto. Inoltre alcune aree di cantiere interferiscono con esemplari di ulivo.

Esito

Si ritiene che il proponente abbia risposto esaurientemente alla richiesta effettuata

13. *Descrivere le singole specie interessate da abbattimento previa autorizzazione comunale cercando di adottare ogni accorgimento per limitare al minimo indispensabile tale evenienza e prevedere un eventuale trapianto per le specie tutelate a livello paesaggistico attraverso la condizionalità (*Olea europaea*).*

Valutazione sulla documentazione integrativa prodotta

Nella relazione di riscontro alla richiesta di integrazioni, vengono individuati gli 8 punti in cui è prevista l'interferenza dell'opera con la vegetazione, in particolare per i punti 3 e 5 che coincidono con un fossato di confine e un secondo fosso prima dell'imbocco della Galleria di Torrette II, è stata descritta la presenza di alberi ad alto fusto di specie protette, per i quali è vietato l'abbattimento senza l'autorizzazione del Comune di competenza ed è prevista la capitozzatura o potatura previa comunicazione allo stesso ente. In questi due punti le interferenze saranno limitate allo stretto attraversamento dei due fossi con la realizzazione di un tombino di continuità idraulica e faunistica. Per quanto riguarda l'interferenza con gli esemplari di *Olea europea* si prevede l'espanto prima dei lavori e la ricollocazione, in accordo con il proprietario del terreno sullo stesso lotto di proprietà.

Nel secondo tratto di strada all'aperto, quello interessato dal tratto in rilevato subito dopo lo sbocco nord della galleria Torrette II e dal viadotto, le interferenze sono rappresentate dall'area boscata di circa 2800 mq e dalla vegetazione arbustiva presente in corrispondenza di uno dei due compluvi cavalcati dal viadotto, in particolare il fosso indicato col punto 7 dove andrà ad insistere una delle pile.

Nella relazione di cantierizzazione vengono descritte le modalità di realizzazione degli interventi che saranno previsti nei confronti della salvaguardia della vegetazione che sarà interferita dalle opere di realizzazione del progetto, le specie vegetali coinvolte e la loro distribuzione lungo il tracciato e le aree di cantiere.

Esito

Si ritiene che il proponente abbia risposto alla richiesta effettuata tenuto conto che si afferma che prima dell'inizio dei lavori saranno censite le alberature interferite e si valuterà in accordo con gli Enti competenti la possibilità di poter ricollocare gli esemplari più idonei al trapianto.

14. *Nelle relazioni presentate vengono considerate la continuità ecologica e l'interruzione di connettività sommariamente; giustificare attraverso un'analisi più approfondita anche in relazione alla REM l'assenza di effetti negativi significativi in termini di frammentazione e*

connettività. Indicare le superfici naturali interferite dal progetto, sia in modo temporaneo che permanente, specificando i biotopi interessati.

Valutazione sulla documentazione integrativa prodotta

L'area di progetto ricade all'interno della Unità Ecologico Funzionale 82 – Ancona descritta come matrice urbana con più del 50% di superfici artificiali. In realtà la superficie delle aree agricole e della vegetazione naturale rappresenta esclusivamente il 38% del totale. Tutta l'unità presenta una vegetazione naturale estremamente scarsa e frammentata ed una idoneità faunistica espressa tramite l'IFm scarsa. Viene riportato uno stralcio della perimetrazione delle stepping stones e delle unità ecosistemiche naturali, in corrispondenza dell'ospedale viene interferita un'area boscata in continuità con la stepping zone e l'unità ecosistemica naturale presente. Vengono inoltre individuati sulla cartografia due corridoi ecologici.

Esito

Si ritiene che il proponente abbia risposto alla richiesta formulata.

15. *Ai fini della compensazione dell'area boschiva intercettata dal tracciato, la Regione Marche precisa che non ritiene uno strumento appropriato l'allegato A della Legge Regionale n. 71 del 1997, in quanto con DGR 326/2022, è stata modificata la LR 6/2005 e per le opere di pubblica utilità non è più applicabile l'art. 12 con possibilità di compensazione monetaria. Pertanto, per la sottrazione permanente di biotopi è necessario applicare una compensazione di tipo ecologico. A tal fine, la Regione Marche, ha stipulato una convenzione di ricerca con l'Area Sistemi Forestali dell'Università di Ancona, finalizzata allo studio di modelli e tecniche di realizzazione di impianti forestali multifunzionali nel territorio marchigiano, come misure di compensazione e mitigazione nell'ambito dei procedimenti di VIA (DGR 923 del 13/07/2020). La facoltà di Scienze Forestali e Ambientali sta predisponendo un approccio per effettuare una Valutazione Ecologica Compensativa, basata sul metodo STRAIN, che permette di quantificare le superfici da utilizzare per la compensazione, intese come superfici da ripristinare o come superfici da recuperare attraverso interventi gestionali. La superficie totale, oggetto di compensazione dipende, oltre che dalle superfici danneggiate/rimosse, anche dalla tipologia di biotopo che si intende ripristinare/realizzare. Produrre una valutazione dettagliata delle aree naturali interessate da sottrazione permanente, sviluppata sulla base del metodo STRAIN e dei parametri sopra evidenziati, proponendo misure di compensazione adeguate.*

Valutazione sulla documentazione integrativa prodotta

Il proponente calcola un'interferenza con l'area boscata tra l'imbocco galleria e rilevato stradale di circa 2800 mq, costituito da un popolamento eterogeneo di specie arboree e arbustive, elencandole senza descrivere la distribuzione delle stesse né la struttura e lo stato ecologico del biotopo. Infatti rimanda alle successive fasi progettuali i rilievi di dettaglio per la classificazione e la valutazione dell'interferenza con la metodologia ed i parametri del metodo proposto dalla Regione. Inoltre evidenzia che a fronte di circa 2800 mq di vegetazione interferita è previsto un intervento di riqualificazione dell'area sopra l'imbocco della galleria, con il ripristino di copertura arboreo arbustiva per una superficie pari a circa 400 mq, oltre all'inserimento lungo tutto il tracciato di opere a verde per una superficie complessiva di 10500 mq.

Esito

Il proponente rimanda alle successive fasi progettuali quanto richiesto; si evidenzia che la compensazione di aree boschive non può essere risolta con l'introduzione di opere a verde lungo il tracciato, senza opportune considerazioni di ordine ecologico che consentano di verificare che le opere a verde previste costituiscono di fatto biotopo e non semplici elementi di arredo paesaggistico. Per quanto detto, si ribadisce la necessità di effettuare una valutazione dettagliata delle aree naturali interferite dal progetto e relative compensazioni sviluppata sulla base del metodo proposto dall'Università di Ancona. Tale analisi potrà essere sviluppata anche in fase di progettazione esecutiva.

16. *Verificare l'adeguatezza delle misure di mitigazione da prevedere per la frammentazione e le collisioni con la fauna, in relazione agli elementi della rete ecologica regionale. Si ricorda che sono disponibili le Linee Guida regionali per l'inserimento delle infrastrutture lineari nella rete faunistica.*

Valutazione sulla documentazione integrativa prodotta

Si afferma che il tratto in variante pari a circa 2,17 km in realtà per circa 1,17 km risulta completamente permeabile al movimento della fauna locale in quanto o in galleria oppure in viadotto. Per la permeabilità faunistica è prevista la predisposizione di nr. 3 tombini con funzione di passaggio per la fauna, in corrispondenza dei due fossi principali interferiti alla progressiva km 2+080 circa ed alla progressiva km 2+230 circa ed un terzo passaggio faunistico in corrispondenza dell'area boscata interferita (subito dopo l'imbocco nord della galleria Torrette II).

Esito

Si ritiene che il proponente abbia risposto alla richiesta effettuata, anche in considerazione dell'ubicazione degli interventi di mitigazione proposti per ridurre il rischio di collisioni.

17. *Con riferimento alla componente faunistica-ecologica degli habitat coinvolti dal progetto, effettuare un'indagine delle specie presenti, descrivendo la loro distribuzione e mobilità, al fine di verificare eventuali criticità dovute all'inserimento dell'infrastruttura. Identificare le opportune misure di mitigazione atte a mantenere la connettività per la fauna ed a ridurre il rischio di collisioni.*

Valutazione sulla documentazione integrativa prodotta

Il proponente descrive i risultati, per il rilievo di fauna mobile terrestre (piccoli mammiferi, rettili, anfibi, etc.) ed ornitofauna, delle indagini speditive svolte in corrispondenza di 4 punti ritenuti significativi per la presenza di elementi di rete ecologica locale (tre fossi ed un'area boscata). Al fine di permettere comunque alla fauna presente la movimentazione, per la ricerca di cibo e rifugio, il progetto ha previsto tutta una serie di interventi di mitigazione ed inserimento dell'opera finalizzati tra l'altro proprio alla conservazione della fauna:

- sono stati previsti nr. 3 passaggi faunistici in corrispondenza di altrettanti tombini idraulici che saranno all'asciutto per la maggior parte del tempo visto i ridotti bacini idrografici di competenza;
- sono state previste circa 10.500 mq di opere a verde con messa a dimora di essenza arbustive lungo i versanti ed al piede dei rilevati stradali;
- le barriere acustiche trasparenti sono state dotate di serigrafie specifiche al fine di scongiurare eventuali impatti dell'avifauna.

Esito

Si ritiene che il proponente abbia risposto esaustivamente alla richiesta effettuata.

VIABILITA'

Soggetto richiedente: Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali - Settore infrastrutture e viabilità

Qualora il previsto intervento di RFI sul lungomare Nord non venisse realizzato nell'immediato, si chiede di definire se e come adeguare/modificare il progetto. Infatti, tale intervento costituisce la condizione necessaria per la realizzazione di parte della nuova viabilità, ed in particolare dell'asse di progetto AP01 nel tratto tra il Porto e la galleria Torrette I e dell'asse di progetto AP02 tra il Porto e la frazione di Torrette. Occorre chiarire pertanto quale alternativa porre in essere nel caso in cui l'intervento di realizzazione della colmata non vada a buon fine. Poiché i tempi di approvazione e realizzazione dell'intervento di RFI risultano allo stato attuale difficilmente valutabili, potendo prolungarsi maggiormente rispetto a quelli dell'intervento di ANAS spa, si ritiene necessario prevedere una soluzione progettuale che permetta la realizzazione di un primo stralcio funzionale dell'opera di collegamento tra la S.S. n. 16 e il Porto di Ancona, indipendente dalla realizzazione

dell'intervento di RFI e quindi dallo spostamento della strada Flaminia. Tale primo stralcio dovrà garantire la continuità funzionale dell'itinerario, da nord a sud e viceversa, dell'attuale via Flaminia oltre alla funzionalità del collegamento della S.S. n. 16 all'area portuale e le opportune ricuciture con la viabilità urbana locale presente.

Valutazione sulla documentazione integrativa prodotta

E' stata sviluppata una soluzione progettuale di "prima fase", che prevede la realizzazione di una rotatoria posta all'uscita della galleria Torrette 2 e in corrispondenza dell'innesto con la Flaminia. In questo modo, tale prima fase funzionale vedrà la realizzazione dell'intervento dalla rotatoria di Torrette, in corrispondenza dell'ospedale, proseguendo con il viadotto Lolò e con le due gallerie naturali "Torrette" 1 e 2.

Esito

Il Settore Infrastrutture e viabilità, nella nota ID28980757 del 09/03/2023 – **Allegato 5, alla quale si rimanda per i dettagli**, chiede che per il dimensionamento della rotatoria vengano effettuate specifiche verifiche di funzionalità in termini di regolarità e sicurezza della circolazione, considerando ripartizioni delle classi veicolari opportunamente giustificate e articolate nei diversi percorsi, nonché una specifica verifica dell'inscrivibilità da parte dei mezzi pesanti con riferimento alle categorie più gravose, senza che si crei significativo nocumento alla regolarità della circolazione.

Il progetto esecutivo delle intersezioni, anche della rotatoria da realizzarsi nella eventuale prima fase di realizzazione dell'intervento, dovrà essere redatto nel rispetto del DM Infrastrutture del 19.04.2006 recante "*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali*".

Per la realizzazione della rotatoria dovranno essere realizzate idonee opere di contenimento lato monte, progettate con riferimento alle azioni prodotte dal versante sovrastante, tenendo conto delle condizioni geologiche, geotecniche ed idrogeologiche del sito, peraltro perimetrato e classificato a rischio R4 e pericolosità P3 nel Piano stralcio di Assetto Idrogeologico delle Marche, in conformità alle previsioni delle Norme Tecniche delle Costruzioni vigenti e realizzate in continuità con quelle già previste per il tratto posto tra la rotatoria e la galleria "Torrette 2"; le fondazioni di tali opere dovranno essere attestante in strati competenti del sottosuolo.

Infine, in fase di progettazione esecutiva dovrà essere valutata la possibilità di realizzare il percorso ciclopedonale lungo il litorale nel tratto oggetto di intervento con caratteristiche tecniche tali da raggiungere le condizioni di livello "Buono" previste dagli standard tecnici ministeriali per la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT).

18. *Considerare la consequenzialità degli impatti generati dai vari interventi previsti nell'area (progetto in esame, raddoppio della S.S. 16, colmata del lungomare Nord), sia per le fasi di cantiere che di esercizio. E' infatti possibile che le tempistiche dei lavori siano tali che gli impatti dei singoli interventi vadano a sovrapporsi. Tale eventualità deve essere oggetto di specifiche considerazioni, ferma restando la necessità di minimizzare il cumulo degli impatti attraverso una appropriata organizzazione delle fasi di lavoro nei cantieri. In particolare, vanno evidenziati gli impatti determinati sulla viabilità dell'area, già congestionata, dai mezzi pesanti adibiti al trasporto dell'ingente quantitativo di terre derivanti dagli scavi. Inoltre, a tale riguardo, integrare la relazione di cantierizzazione con la previsione di traffico e opportune misure di riduzione dell'impatto, ad esempio almeno prevedendo di concentrare tali trasporti nelle fasce orarie della giornata nelle quali la zona non è soggetta al traffico dei pendolari da e per Ancona, ed in cui si verificano i picchi di traffico.*

Valutazione sulla documentazione integrativa prodotta

Le problematiche di congestione del traffico saranno mitigate dall'avvenuta realizzazione del raddoppio della SS16, nonché dalla rimodulazione della cantierizzazione del progetto in argomento che prescriverà quale obbligo in capo all'esecutore dei lavori di recepire la raccomandazione relativa allo svolgimento delle attività di trasporto delle terre in fasce orarie di

“morbida”. In ogni caso, nel Piano di Monitoraggio Ambientale in corso d’opera si prevederà una specifica fase di acquisizione e esame dei dati rilevati con l’omologo monitoraggio ambientale dell’intervento di raddoppio della variante di Ancona, proprio al fine di valutare eventuali significativi fattori di cumulo dei parametri valutati, anche per considerare eventuali sovrapposizioni di fasi allo stato non prevedibili, adottando le contromisure contenute nei PMA degli interventi interferenti.

Esito

Si ritiene che il proponente abbia risposto esaustivamente alla richiesta effettuata

ULTERIORI CONTRIBUTI PERVENUTI

L’Azienda Sanitaria Territoriale (AST) Dip.to di Prevenzione - UOC ISP Ambiente e Salute prot. n. 0224436 del 27/02/2023 (**Allegato 6**) comunica che dall’esame della documentazione prodotta ed alla luce delle dichiarazioni del proponente in merito all’applicazione di misure mitigative specifiche per la salvaguardia del suolo e delle acque sotterranee, di non avere osservazioni per quanto riguarda la tutela della salute della popolazione. Sottolinea comunque anche la necessità del pieno rispetto dell’applicazione degli interventi di mitigazione degli impatti (polveri, rumori, ecc. ecc.) per la tutela della salute della popolazione.

Il **Settore Genio Civile Marche Nord**, nella nota ID28949444 del 07/03/2023 (**Allegato 4**), evidenzia quanto segue:

Contributo in veste di Autorità Idraulica

Nelle successive fasi progettuali:

- andranno individuate, se presenti, tutte le interferenze con il demanio idrico, in particolare nel primo tratto parallelo alla costa;
- le verifiche ed i particolari presentati, relativi alle intersezioni dell’opera stradale con i corsi d’acqua, andranno sviluppati ai sensi delle NTC 2018 e della Circolare 21 gennaio 2019 n. 7 C.S.LL.PP.;
- dovrà essere fatto riferimento al franco idraulico;
- le relazioni Idraulica e Idrologica andranno calate sulle singole problematiche dell’area;
- andrà prodotto il piano delle manutenzioni delle opere d’arte in area demaniale, la cui cura rimane in capo al proprietario/gestore della strada; si fa presente che la già citata Circolare 21 gennaio 2019 n. 7 C.S.LL.PP. al punto C5.1.2.3 disciplina la *“necessità di garantire l’accesso per il ripristino dell’officiosità idraulica degli attraversamenti parzialmente o totalmente intasati dai detriti durante gli eventi di piena”*. Il tema è quindi l’officiosità idraulica dei corsi d’acqua ove questi subiscano l’interferenza di un attraversamento, e non solo la salvaguardia del manufatto.

Il parere favorevole è subordinato alle seguenti indicazioni progettuali:

- Le tombature dei corsi d’acqua demaniali, in considerazione dell’attuale stato dei luoghi e dei sempre più frequenti fenomeni di instabilità atmosferica, sono da evitare a favore di attraversamenti aperti (ponti);
- E’ vietato che l’acqua dell’impalcato confluisca direttamente nel corso d’acqua senza previsione di alcun elemento a garanzia dell’invarianza idraulica, a meno che si predispongano dei percorsi dedicati confluenti direttamente a mare (vedi par. 4.1 della Relazione Idraulica).
- I tombini stradali devono essere sostituiti da impalcati che non interferiscano con il corso d’acqua mantenendo il suo letto naturale e con spalle poste a distanze adeguate dalle sponde senza impermeabilizzazioni anche al fine di evitare/limitare ulteriori

impermeabilizzazioni ai corsi d'acqua; qualora fosse motivatamente impraticabile tale soluzione, devono essere eseguite le verifiche con TR200 ai sensi delle NTC 2018 e comunque ed in ogni caso le dimensioni interne del tombino non devono essere inferiori alla larghezza dell'alveo calcolata tra sponda e sponda; non possono essere realizzati salti interni al tombino che limitano o impediscono la manutenzione/pulizia dell'opera (gli attraversamenti sono soggetti a concessione demaniale idraulica, ancorché gratuita, che sancisce i rapporti tra le parti).

- È vietato occupare l'alveo, le sponde, gli argini e le aree appartenenti al demanio idrico con opere stabili quando queste non siano indispensabili.

Il parere rilasciato non ha valenza di nullaosta idraulico, ai sensi del R.D. 523/1904, che potrà essere rilasciato solo a seguito di progetto con grado di approfondimento maggiore in materia idraulica.

Contributo e prescrizioni ai fini forestali ai sensi dell'art. 10 e 12 L.R. 6/2005

Si rimanda alla ditta richiedente la valutazione sull'eventuale interferenza tra le opere ed i lavori propedeutici (piste di cantiere, depositi, ecc.) con la formazione boscata di cui alle coordinate geografiche di orientamento N 43.598658, E 13.455416, nel qual caso andranno valutate le superfici boscate da ridurre nonché l'eventuale compensazione ambientale derivante.

Eventuali esigenze di taglio boschivo (che non comportino l'eradicazione e il depauperamento del bosco) dovranno preventivamente essere autorizzate dal Settore Genio Civile Marche Nord ai sensi dell'art. 10 della L.R. 6/2005.

Contributo ai sensi del R.D. 3267/1923

Ai fini del vincolo idrogeologico ai sensi del combinato disposto di cui all'art. 11 della L.R. 6/2005 e dell'art. 7 del R.D. 3267/1923 si esprime parere favorevole alla realizzazione dell'opera, alle seguenti prescrizioni:

- Dovrà essere sempre garantito l'equilibrio idrogeologico dei terreni vincolati, anche nelle condizioni di massima criticità ed in corso d'opera, ai sensi del R.D. 3267/1923 e del regolamento attuativo di cui al R.D. 1126/1926, anche mediante opere di sostegno e lavori di regimazione delle acque superficiali.
- Le terre da scavo utilizzate nel sito di produzione dovranno concorrere agli equilibri delle aree vincolate. In tal senso il progettista dovrà adottare criteri e tecniche di posa in opera compatibili con le proprietà geotecniche delle terre interessate. Ad ogni modo non è consentita la posa in opera delle terre da scavo in aree boscate, in quanto contribuirebbero alla riduzione di superficie boscata da evitare.

Resta fermo che il presente parere non integra valutazioni in ordine alla vulnerabilità delle opere derivante dalla pericolosità intrinseca delle aree.

Il **Settore Rischio sismico e sisma 2016**, nella nota ID28892681 del 01/03/2023 (**Allegato 2**), informa che per le opere che richiedono il rilascio di autorizzazione sismica ai sensi del D.P.R. 6/6/2001 n. 380 artt. 94 e 94bis, viene rilasciato un parere esclusivamente sulla base di un progetto esecutivo ed ai sensi della L.R. 4.01.2018, n. 1, modificata dalla L.R. 5.08.2020, n.45, l'autorizzazione sarà rilasciata a seguito di inserimento della denuncia dei lavori con allegato il progetto succitato nel portale regionale Domus. Inoltre a seguito delle modifiche introdotte dalla Legge 120/2020 all'articolo 5 della legge 186/2004, tutti i lavori pubblici di interesse statale o comunque finanziati per almeno il 50% dallo Stato, indipendentemente dalla natura delle opere da realizzare, sono sottratti al regime autorizzativo ordinario di cui alla sezione II del capo IV della parte II del DPR 380/2001 da parte dello stesso Settore Rischio sismico.

Il tecnico istruttore



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

Antonio Berdini

Il Responsabile del Procedimento
Velia Cremonesi

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

Allegati:
c/s

CLASS. 400.130.10.V00900



Oggetto: ID :8592 –V00900 Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23, D. Lgs. 152/2006 e Verifica piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo ex DPR 120/2017, art. 24 Nuovo collegamento tra la S.S. 16 ed il Porto di Ancona. Ultimo miglio di connessione del Porto di Ancona. Progetto Definitivo. Comunicazione pubblicazione, procedibilità istanza e responsabile del procedimento.

Invio contributo istruttorio in merito alle integrazioni prodotte in data 07/02/2023

ISTRUTTORIA:

Premesso che l'art. 2 della LR 71/97 che definisce la "Attività di cava e gli ambiti di applicazione della legge" dice:

Art. 2

1. La coltivazione dei giacimenti formati dai materiali classificati di seconda categoria, ai sensi dell'articolo 2, comma 3, del r.d. 29 luglio 1927, n. 1443 e industrialmente utilizzabili costituisce attività di cava.

2. La presente legge regola altresì la lavorazione dei prodotti di cui al comma 1.

3. **Fermo restando il rispetto delle disposizioni in materia urbanistica, di tutela del suolo e dell'ambiente, l'estrazione e la lavorazione di materiale di cui al comma 1 che avviene in occasione di scavi effettuati per scopi diversi e regolarmente autorizzati non costituisce attività di cava disciplinata dalla presente legge, salvo diversa disposizione prevista nelle direttive di cui all'articolo 6, comma 2, lettere f) e g).**

3 bis. I materiali di risulta ottenuti dalla esecuzione degli interventi di cui alla legge regionale 12 novembre 2012, n. 31 (Norme in materia di gestione dei corsi d'acqua) e alla legge regionale 16 dicembre 2013, n. 48 (Disposizioni in materia di manutenzione dei corsi d'acqua) non sono assoggettati alla disciplina sulle attività estrattive contenuta nella presente legge.

4. (Abrogato)

5. Non sono attività di cava i lavori connessi alla sola realizzazione e gestione delle discariche controllate, autorizzate in base alle normative regionali vigenti.

Per quanto sopra si deduce che in merito al materiale di scavo prodotto a seguito delle lavorazioni previste dal progetto in oggetto esula dalle competenze di questo settore.

Le osservazioni e integrazioni richieste riguardavano aspetti di minimizzazione del consumo di materiale di cava a vantaggio del principio di sostenibilità e circolarità

Si è provveduto pertanto a consultare le integrazioni prodotte dalla ditta in data 07/02/2023, pubblicate sul sito.

<https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8840/12995?Testo=&RaggruppamentoID=12#form-cercaDocumentazione>

al fine di verificare la loro compatibilità con quanto da noi proposto nella nostra precedente nota.

- In merito alla osservazione: "Considerata la tipologia di materiale di scavo si ritiene che la stessa risulti di scarso interesse in termine di potenziale sostituzione del materiale prodotto dalle attività estrattive; si suggerisce tuttavia nell'ambito del procedimento di cui al DPR 120/2017 di valutare la possibilità di utilizzo per ricomposizione ambientale di cave dismesse".



La ditta nella integrazione del 07/02/2023 "Planimetria con ubicazione cave e discariche" scrive:
"Al fine di garantire un'economia circolare, sono stati individuati gli impianti capaci di recuperare il materiale terrigeno prodotto dagli scavi e non riutilizzato in cantiere. La provincia di Ancona ha fornito l'elenco aggiornato al 2023, dei gestori e i codici del recupero. L'elenco è inserito nella relazione di Cantierizzazione e in quella di gestione Materie. Ad ogni buon conto proprio al fine di conseguire l'obiettivo di "circolarità" e avuto riguardo della specificità del settore merceologico afferente alla gestione di "terre e rocce da scavo", la Stazione Appaltante prevedrà nel bando di gara da esperire con il sistema di affidamento dell'offerta economicamente più vantaggiosa, specifici parametri premiali per i concorrenti che proporranno sinergie già in fase di offerta (vincolante) con operatori economici del settore proprio ai fini della migliore gestione delle materie. Di tale modalità operativa sarà tempestivamente edotto anche il MASE che, prima dell'avvio dei lavori, potrà esaminare ed approvare, per il tramite delle autorità vigilanti, il relativo PUT aggiornato alle risultanze della procedura di gara"

E' stata quindi accolta la ns proposta di considerare l'idea di allocare l'eccedenza di materiale prodotto per ricomporre le cave dismesse della zona.

- In merito alla osservazione: *"Per quanto sopra andranno sin da ora individuate puntualmente le cave utilizzate per gli approvvigionamenti al fine di ottimizzarne i percorsi normali ed alternativi da utilizzare a cantiere aperto".*

La ditta nella integrazione del 07/02/2023 " Planimetria con ubicazione cave e discariche" scrive: *"Sono state individuate le cave di prestito (-non sono cave di prestito ma di approvvigionamento -n.d.r.-) attive nel raggio di 50 km dall'area di intervento e indicate puntualmente quelle per l'approvvigionamento dei rilevati che rappresentano le quantità maggiori da movimentare. L'elenco delle cave attive è inserito nella relazione di Cantierizzazione e in quella di gestione Materie, l'elaborato AN255_T00CA00CANDC01_B riporta la localizzazione dei siti e la viabilità da e per il cantiere"*

Questo punto è stato pertanto chiarito con le integrazioni pervenute

CONCLUSIONI:

Il proponente nella documentazione integrativa ha accolto le osservazioni pervenute da questo Settore che pertanto non ha nulla da aggiungere.

Cordiali saluti.

Il Dirigente

Ing. Massimo Sbriscia

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. n.82/2005 il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa

Fascicolazione: 400.140/2023/FRC/12



REGIONE MARCHE

DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, TERRITORIO E PROTEZIONE CIVILE

DIREZIONE PROTEZIONE CIVILE E SICUREZZA DEL TERRITORIO

SETTORE RISCHIO SISMICO E SA SISMA 2016

GIUNTA REGIONALE

Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile

Direzione Ambiente e risorse idriche

Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientale

c.a. Dott.ssa Velia Cremonesi

V00900

Oggetto: Protocollo nr: 8 - del 28/02/2023 - COMM_SS16_AN - Commissario SS16 Nuovo collegamento con il Porto di Ancona [ID: 8592] (V00900) Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23, D.Lgs. 152/2006, e Verifica del Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo, ex D.P.R. 120/2017, art. 24. Nuovo collegamento tra la S.S. 16 e il Porto di Ancona - Ultimo Miglio di connessione del Porto di Ancona. Progetto Definitivo

In riferimento alla comunicazione di cui all'oggetto pervenuta con nota acquisita agli atti con il prot. n. 0234670 del 28/02/2023, si informa che per le opere che richiedono il rilascio di autorizzazione sismica ai sensi del D.P.R. 6/6/2001 n. 380 artt. 94 e 94bis, viene rilasciato un parere esclusivamente sulla base di un progetto esecutivo ed ai sensi della L.R. 4.01.2018, n. 1, modificata dalla L.R. 5.08.2020, n.45, l'autorizzazione sarà rilasciata a seguito di inserimento della denuncia dei lavori con allegato il progetto succitato nel portale regionale Domus.

Inoltre a seguito delle modifiche introdotte dalla Legge 120/2020 all'articolo 5 della legge 186/2004 tutti i lavori pubblici di interesse statale o comunque finanziati per almeno il 50% dallo Stato, indipendentemente dalla natura delle opere da realizzare, sono sottratti al regime autorizzativo ordinario di cui alla sezione II del capo IV della parte II del DPR 380/2001 da parte di questo Settore.

Il Dirigente

Ing. Raffaele Pasquali

Documento informatico firmato digitalmente

PEC: regione.marche.rischiosismico@emarche.it

Informazioni:

Costruzioni in zone sismiche:

<https://www.regione.marche.it/Regione-Utile/Paesaggio-Territorio-Urbanistica/Costruzioni-in-Zona-Sismica>

Soggetto Attuatore Sisma 2016:

<https://www.regione.marche.it/Regione-Utile/Terremoto-Marche/>

SEGNATURA: ID: 28892681|01/03/2023|RSI

SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI ANCONA

REGIONE MARCHE

DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, TERRITORIO E PROTEZIONE CIVILE

DIREZIONE AMBIENTE E RISORSE IDRICHE

SETTORE VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

PEC: regione.marche.valutazamb@emarche.it

Oggetto: [ID: 8592] (V00900) Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23, D.Lgs. 152/2006, e Verifica del Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo, ex D.P.R. 120/2017, art. 24. Nuovo collegamento tra la S.S. 16 e il Porto di Ancona – Ultimo Miglio di connessione del Porto di Ancona. Progetto Definitivo. Integrazioni documentali. Contributo istruttorio ARPAM.

In riferimento alla Vs richiesta, trasmessa al Servizio Territoriale dell'ARPAM di Ancona con Vs nota Prot. n. 203781 del 21/02/2023 (assunta al protocollo ARPAM n. 5969 del 22/02/2023), ed alla documentazione integrativa scaricata dal sito del MASE al link indicato nella stessa nota, si formulano di seguito le valutazioni tecniche suddivise per matrici ambientali in merito alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e in materia di gestione di terre e rocce da scavo.

VALUTAZIONI TECNICHE ARPAM

ACQUE

In merito alla documentazione integrativa prodotta dal proponente a seguito delle osservazioni tecniche formulate dallo scrivente servizio per la pratica in oggetto, si fa presente che:

- Relativamente alla gestione/manutenzione delle vasche adibite al trattamento delle acque di prima pioggia il proponente ha fornito informazioni dettagliate in merito alle modalità di manutenzione/gestione delle stesse sia prima della messa in funzione dell'impianto che successivamente durante la messa in esercizio; nel dettaglio specifica le modalità di pulizia e svotamento delle vasche, pulizia filtri e recupero oli.
- In merito alla richiesta chiarimenti per quanto riguarda i recettori finali, il proponente dichiara che non sono disponibili dati di qualità delle acque dei fossi interferiti dal progetto, ha previsto nel PMA un monitoraggio delle acque superficiali dei due fossi principali coinvolti con quattro attività di campionamento, uno a monte dell'interferenza ed uno a valle per entrambi i recettori aggiungendo inoltre che tale attività di monitoraggio permetterà di valutare lo stato qualitativo delle acque ante operam, verificare l'evoluzione in corso d'opera e in post-opera di verificare l'efficacia dei sistemi di trattamento delle acque di prima pioggia predisposti.

Pertanto, alla luce di quanto sopra esposto si ritengono esaustive le integrazioni trasmesse e non si formulano ulteriori osservazioni.

ARIA

Nel documento "Relazione di riscontro a richiesta di integrazione MASE...", il proponente fornisce i riscontri alle osservazioni ARPAM Prot. n. 31518 del 10/10/2022. Si formulano pertanto le seguenti considerazioni in merito alla matrice aria:

1. Si prende atto di quanto indicato dal proponente in merito ai dati meteorologici e non si formulano ulteriori osservazioni.
2. Il proponente motiva l'esclusione dell'Ozono, tra gli inquinanti considerati per la valutazione di impatto atmosferico, richiamando i dati presenti nell'inventario delle emissioni della Regione Marche; si prende atto di tale chiarimento.
3. In merito ai dati di traffico il proponente fornisce brevemente alcune informazioni relative agli studi di traffico effettuati per il progetto di raddoppio della SS16, dichiarando che "valori

SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI ANCONA

numerici dei volumi orari nell'ora di punta della mattina sono del medesimo ordine di grandezza in entrambi gli studi". Non si formulano osservazioni.

4. In merito ai risultati ottenuti dal modello di calcolo per i parametri CO e PM10, il proponente specifica che *"i dati forniti per le concentrazioni di CO (sia nelle tabelle che nelle mappature) rappresentano effettivamente una elaborazione del valore massimo giornaliero della media mobile su 8 ore ... Per quanto riguarda l'elaborazione del PM10 giornaliero si precisa che l'elaborazione è stata fatta considerando il valore massimo giornaliero senza considerare alcuna elaborazione statistica percentile"*. Si prende atto di tali dichiarazioni.
5. In merito ai dati risultanti dalla simulazione per lo scenario post-operam, da confrontare con i dati relativi a valutazioni o monitoraggi ante-operam effettuati per altri progetti, quali ad esempio quello relativo al raddoppio della SS 16, si prende atto delle valutazioni effettuate dal proponente riscontrando l'assenza di tabelle di confronto riportanti dati numerici.
6. Il proponente effettua la valutazione quantitativa dell'impatto atmosferico in fase di cantiere e la rispettiva modellizzazione, evidenziando i risultati ottenuti, e fornendo commenti in merito al cumulo con altri progetti che potrebbero sovrapporsi temporalmente a quello in esame. Si ritiene esaustiva la documentazione fornita e non si formulano osservazioni.

RIFIUTI/SUOLO - TERRE E ROCCE DA SCAVO

Il proponente ribadisce la volontà di gestire come rifiuto il volume di terre e rocce da scavo eccedente al riutilizzo in sito, e nel documento "Relazione gestione materie" presenta un elenco di impianti di recupero e smaltimento situati in Provincia di Ancona disponibili ad accettare il rifiuto di terre e rocce. È inoltre presente un paragrafo in cui sono descritte le modalità di stoccaggio dei materiali nelle apposite aree di deposito di cantiere.

Non si effettuano pertanto ulteriori osservazioni in merito alla matrice rifiuti – suolo e alla gestione delle terre e rocce da scavo.

RUMORE

La presente fa seguito a quanto riportato nella nota ARPAM prot. n. 31518 del 10/10/2022 per la matrice rumore nella quale venivano messe in evidenza alcune criticità da chiarire e alcune carenze da colmare.

Le valutazioni si basano sull'analisi della documentazione fornita ad integrazione a Febbraio 2023 (con documenti aggiornati in revisione B), in riferimento al progetto del "Nuovo collegamento viario della S.S. 16 "Adriatica" con il Porto di Ancona", interamente inserito nel Comune di Ancona. Tale infrastruttura trova collocazione a seguito dello spostamento a est dei binari della linea ferroviaria costiera, dal by pass della Palombella fino alla stazione RFI di Torrette; tale spazio sarà occupato dalla nuova Flaminia e consentirà l'inserimento, dove oggi corre la Flaminia attuale, del nuovo collegamento Porto-S.S. 16 per i primi 1.200 m. Le caratteristiche dell'infrastruttura di nuova realizzazione la fanno ricadere nella tipologia C1, che dovrà rispettare per la matrice rumore i limiti previsti dal DPR 142 del 30 marzo 2004 (tabella 1). In progetto sono previste le seguenti opere maggiori: Viadotto Lolò, Galleria artificiale Torrette 1 e Galleria artificiale Torrette 2.

Al fine di realizzare le opere in progetto, è prevista l'installazione di una serie di aree di cantiere, distribuite lungo il tracciato in modo che ci sia: un unico cantiere base, 1 cantiere operativo di imbocco, 3 aree tecniche, 1 area di deposito temporaneo per le terre.

- Nella nota ARPAM prot. n. 31518 del 10/10/2022 era stato segnalato che, ai sensi dell'art. 4, comma 2 del DPR n. 142 del 30/03/2004, la fascia di studio che il proponente deve considerare nel caso di presenza di scuole, ospedali, case di cura e di riposo ha ampiezza doppia rispetto a quella di pertinenza. Il Piano di monitoraggio ambientale (rev. B) è stato revisionato, aggiungendo due ulteriori punti di monitoraggio nell'intorno dell'Ospedale di Torrette per un totale complessivo di 3 punti presenti in quell'area (come riportato nella planimetria dei recettori e siti di indagine fonometrica rev. B), dove verrà eseguito il monitoraggio del rumore in fase ante, corso e post operam anche al fine di verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione adottati. Con riferimento ai

ricettori 52-53-54-55 ritenuti sensibili perché ricadenti entro il sedime dell'Ospedale Regionale o facenti parte dell'Università, il Committente ha ritenuto opportuno adeguare le opere di mitigazione previste al fine di minimizzare il contributo acustico dovuto alla nuova infrastruttura stradale, in particolare per le barriere identificate con le sigle BA07 (allungata), BA08 (innalzata), BA05a (allungata fino a congiungersi con la BA04) e con l'applicazione di asfalto fonoassorbente sul tratto 2+920-3+480.

- Nella nota ARPAM prot. n. 31518 del 10/10/2022 era stato segnalato che si riteneva necessario che il proponente prendesse in esame, oltre ai 42 recettori già individuati, anche altri recettori, ritenuti significativi, situati esternamente alla fascia di pertinenza della nuova infrastruttura, in corrispondenza dei quali era necessario verificare il rispetto dei limiti della tabella C del 14/11/1997 a seguito della realizzazione dell'opera, valutando se risultassero sufficienti le barriere in progetto o se il piano di bonifica previsto dovesse essere implementato con nuovi interventi.
In recepimento a tale richiesta, il proponente ha identificato ulteriori n. 9 ricettori (dal n. 43 al n. 51), ad uso residenziale, con l'eccezione del ricettore n. 44, edificio di una comunità religiosa "Opera nazionale Francescana padre Guido". Nelle simulazioni effettuate tutti i nuovi ricettori individuati rientrano nei limiti della classificazione assegnata dal piano di classificazione acustica comunale (classe II), come risulta nell'elaborato "Tabulati valori acustici" rev. B (T00IA35AMBSC01B).
- Rispetto a quanto segnalato nella nota ARPAM precedente, il Committente ha sciolto la questione in merito alla discrepanza relativa al punto R3, confermando che anche in corrispondenza del punto R3 verranno effettuati i rilievi nella fase post operam, contrariamente a quanto riportato in precedenza nella relazione rev. A. Riassumendo, come riportato nella relazione del Piano di monitoraggio Ambientale rev. B, il monitoraggio della matrice rumore si svolgerà in corrispondenza di 6 postazioni RUM1÷RUM6: per la caratterizzazione della fase ante operam si prevede una campagna di misura di durata di 7 giorni in continuo, da effettuare 2 volte durante l'anno precedente l'inizio delle lavorazioni; per la fase di corso d'opera, si prevedono delle misure trimestrali della durata di 24 ore; ciascun punto sarà indagato per tutta la durata dei cantieri presenti nelle vicinanze; per la fase di esercizio si prevede una misura settimanale in continuo da effettuare 2 volte all'interno dell'anno di entrata in esercizio dell'opera.
- Come richiesto dagli Enti competenti, il proponente si è impegnato, a valle delle misure post-operam, ad effettuare nuovamente la modellizzazione su tutti i recettori dentro e fuori fascia (1÷55), per verificare l'efficacia delle barriere ed il rispetto dei limiti normativi, come risulta a pag. 44 del documento di riscontro alle richieste di integrazioni MASE, T00EG00GENRE04 rev. A datato Febbraio 2023.
- Il refuso segnalato a pag. 35 della relazione di monitoraggio rev. A è stato corretto (cfr. pag. 36 della relazione rev. B).
- In merito all'attività di cantiere per la realizzazione del progetto in esame, si specifica che, in assenza di deroga, il cantiere soggiace alla necessità di rispettare i limiti della classe acustica ed anche il limite di immissione differenziale. In caso di nulla osta o rilascio, su apposita richiesta/comunicazione del Committente, dell'autorizzazione in deroga da parte del Comune, il limite da rispettare risulta pari a 70 dB(A) in facciata agli edifici maggiormente esposti. L'autorizzazione deve essere richiesta al Comune interessato, in deroga ai limiti stabiliti dalla Legge Quadro sull'inquinamento acustico L. 447/95 (Art. 6 comma 1 lettera h della L. 447/95 ed Art. 16 della legge Regionale n. 28 del 14/11/2001). Le modalità di richiesta sono esplicitate nelle Linee Guida della LR n. 28/2001, emanate con delibera della G.R. n. 896 AM/TAM del 24/06/2003, pubblicate sul BUR n. 62 del 11/07/03, e nel Regolamento Acustico Comunale. Le ditte che realizzeranno l'opera dovranno comunque fare ricorso a modalità operative di gestione dei cantieri stessi, volte a contenere per quanto possibile i livelli di inquinamento acustico.

SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI ANCONA

VIBRAZIONI

Nella nota ARPAM prot. n. 31518 del 10/10/2022 era stato segnalato che risultava necessario che il proponente effettuasse un monitoraggio per la matrice vibrazionale ante operam, in corso d'opera e post operam presso almeno un recettore scelto tra quelli dell'area "attualmente quieta" (es. a scelta tra i recettori 16, 17, 18).

Nella documentazione di riscontro fornita a febbraio 2023, il piano di monitoraggio (rev. B) è stato integrato prevedendo un punto di monitoraggio per le vibrazioni in corrispondenza del ricettore 18, seguendo le seguenti modalità: misura di 24 ore, una volta nell'ante operam, con frequenza trimestrale (presumibilmente 5 volte) in corrispondenza delle lavorazioni più impattanti in corso d'opera e una volta dopo la fine dei lavori nel post operam.

Gruppo istruttore
SDG/EP/CV/SB

Il Direttore del Servizio Territoriale di Ancona
Ing. Stefano Cartaro

Il Direttore dell'Area Vasta Nord
Dott. Marco Baldini

(Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i. e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa)



REGIONE MARCHE

DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE, TERRITORIO E PROTEZIONE CIVILE

DIREZIONE PROTEZIONE CIVILE E SICUREZZA DEL TERRITORIO

SETTORE GENIO CIVILE MARCHE NORD

Rif. Prot. n. 203781/21/02/2023/R_MARCHE/GRM/VAAM

Direzione Ambiente e risorse idriche

Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali

Alla c.a. Dott. Roberto Ciccioli

dott.ssa Velia Cremonesi

e p.c. Dipartimento infrastrutture, territorio e protezione civile

Arch. Nardo Goffi

OGGETTO: [ID: 8592] (V00900) Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art.23, D.Lgs. 152/2006, e Verifica del Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo, ex D.P.R. 120/2017, art. 24. Nuovo collegamento tra la S.S. 16 e il Porto di Ancona – Ultimo Miglio di connessione del Porto di Ancona. Progetto Definitivo.

Riscontro richieste contributi nell'ambito della procedura di VIA

Contributo in veste di Autorità Idraulica

Dall'esame della documentazione pervenuta nell'ambito della procedura di VIA, si evidenzia quanto segue:

- non sono state individuate tutte le interferenze con il demanio idrico, in particolare nel primo tratto parallelo alla costa;
- le verifiche ed i particolari presentati, relativi alle intersezioni dell'opera stradale con i corsi d'acqua, non sono state sviluppate ai sensi delle NTC 2018 e della Circolare 21 gennaio 2019 n. 7 C.S.LL.PP.;
- non si fa riferimento al franco idraulico;
- le relazioni Idraulica e Idrologica non sono sufficientemente calate sulle singole problematiche dell'area;
- manca il piano delle manutenzioni delle opere d'arte in area demaniale, la cui cura rimane in capo al proprietario/gestore della strada; si fa presente che la già citata Circolare 21 gennaio 2019 n. 7 C.S.LL.PP. al punto C5.1.2.3 disciplina la "necessità di garantire l'accesso per il ripristino dell'officiosità idraulica degli attraversamenti parzialmente o totalmente intasati dai detriti durante gli eventi di piena". Il tema è quindi l'officiosità idraulica dei corsi d'acqua ove questi subiscano l'interferenza di un attraversamento, e non solo la salvaguardia del manufatto.

Prescrizioni:

Il parere favorevole è subordinato alle seguenti indicazioni progettuali.

Le tombature dei corsi d'acqua demaniali, in considerazione dell'attuale stato dei luoghi e dei sempre più frequenti fenomeni di instabilità atmosferica, sono da evitare a favore di attraversamenti aperti (ponti);

E' vietato che l'acqua dell'impalcato confluisca direttamente nel corso d'acqua senza previsione di alcun elemento a garanzia dell'invarianza idraulica, a meno che si predispongano dei percorsi dedicati confluenti direttamente a mare (vedi par. 4.1 della Relazione Idraulica).

I tombini stradali devono essere sostituiti da impalcati che non interferiscano con il corso d'acqua mantenendo il suo letto naturale e con spalle poste a distanze adeguate dalle sponde senza

SEGNATURA: ID: 28949444|07/03/2023|GCMN

impermeabilizzazioni anche al fine di evitare/limitare ulteriori impermeabilizzazioni ai corsi d'acqua; qualora fosse motivatamente impraticabile tale soluzione, devono essere eseguite le verifiche con TR200 ai sensi delle NTC 2018 e comunque ed in ogni caso le dimensioni interne del tombino non devono essere inferiori alla larghezza dell'alveo calcolata tra sponda e sponda; non possono essere realizzati salti interni al tombino che limitano o impediscono la manutenzione/pulizia dell'opera (gli attraversamenti sono soggetti a concessione demaniale idraulica, ancorché gratuita, che sancisce i rapporti tra le parti).

È vietato occupare l'alveo, le sponde, gli argini e le aree appartenenti al demanio idrico con opere stabili quando queste non siano indispensabili.

Il parere rilasciato non ha valenza di nullaosta idraulico, ai sensi del R.D. 523/1904, che potrà essere rilasciato solo a seguito di progetto con grado di approfondimento maggiore in materia idraulica.

Contributo e prescrizioni ai fini forestali ai sensi dell'art. 10 e 12 L.R. 6/2005

Dalla disamina del progetto sembrerebbe che l'opera sostanzialmente non interferisca con formazioni boscate come definite dall'art. 2 lett. e) della L.R. 6/2005, tuttavia si rimanda alla ditta richiedente la valutazione sull'eventuale interferenza tra le opere ed i lavori propedeutici (piste di cantiere, depositi, ecc.) con la formazione boscata di cui alle coordinate geografiche di orientamento N 43.598658, E 13.455416, nel qual caso andranno valutate le superfici boscate da ridurre nonché l'eventuale compensazione ambientale derivante.

Eventuali esigenze di taglio boschivo (che non comportino l'eradicazione e il depauperamento del bosco) dovranno preventivamente autorizzate dallo scrivente settore ai sensi dell'art. 10 della L.R. 6/2005.

Contributo ai sensi del R.D. 3267/1923

Ai fini del vincolo idrogeologico ai sensi del combinato disposto di cui all'art. 11 della LR. 6/2005 e dell'art. 7 del R.D. 3267/1923 si esprime parere favorevole alla realizzazione dell'opera. Resta fermo che il presente parere non integra valutazioni in ordine alla vulnerabilità delle opere derivante dalla pericolosità intrinseca delle aree.

Prescrizioni:

Dovrà essere sempre garantito l'equilibrio idrogeologico dei terreni vincolati, anche nelle condizioni di massima criticità ed in corso d'opera, ai sensi del R.D. 3267/1923 e del regolamento attuativo di cui al R.D. 1126/1926, anche mediante opere di sostegno e lavori di regimazione delle acque superficiali.

Le terre da scavo utilizzate nel sito di produzione dovranno concorrere agli equilibri delle aree vincolate. In tal senso il progettista dovrà adottare criteri e tecniche di posa in opera compatibili con le proprietà geotecniche delle terre interessate.

Ad ogni modo non è consentita la posa in opera delle terre da scavo in aree boscate, in quanto contribuirebbero alla riduzione di superficie boscata da evitare.

La Dirigente
Arch. Lucia Taffetani

(documento sottoscritto digitalmente ai sensi dell'art. 21 D. Lgs. n. 82/2005 e s.m.i.)



ALLA DIREZIONE AMBIENTE E RISORSE IDRICHE
Settore Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
c.a.

dott. Roberto Ciccioli

arch. Velia Cremonesi

SEDE

E p.c.

Al dipartimento Infrastrutture, Territorio e
Protezione Civile

c.a. arch. Nardo Goffi

ing. Luca Arabi

OGGETTO: (Cod. V00900) Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23, D.Lgs. n. 152/2006 e Verifica del Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo, ex D.P.R. n. 120/2017, art. 24. Nuovo collegamento tra la S.S. 16 e il Porto di Ancona – Ultimo Miglio di connessione del Porto di Ancona. Progetto Definitivo. Trasmissione contributo istruttorio di competenza sulla documentazione integrativa prodotta dal proponente.

Con riferimento alla Vs nota prot. RM 203781 del 21/02/2023, con riferimento al progetto in oggetto, considerato che:

- Il progetto prevede la realizzazione di un'infrastruttura di collegamento stradale tra l'area del Porto di Ancona e la Strada Statale n. 16 in corrispondenza della rotatoria in loc. Torrette (la cui realizzazione è prevista all'interno di un altro progetto esecutivo) e lo spostamento verso est, sull'attuale sede della linea ferroviaria, del tracciato della strada Flaminia, oltre ad interventi su brevi tratti di viabilità secondarie necessari per la ricucitura della rete stradale locale interessata dall'intervento.
- Presupposto per la realizzazione del suddetto complesso intervento infrastrutturale è, quindi, lo spostamento verso mare del tracciato ferroviario esistente, da conseguire tramite il riempimento con terrapieno di una fascia di litorale. Lo spazio così guadagnato dall'arretramento della linea di costa, permetterà di allocare, in parallelo alla viabilità statale, la nuova linea ferroviaria e una viabilità litoranea locale, comprensiva di pista ciclabile. La realizzazione del terrapieno, della nuova linea ferroviaria e della viabilità litoranea non sono oggetto del progetto analizzato in questa sede, ma appartengono ad un intervento progettato da Rete Ferroviaria Italiana. Solo a seguito dello spostamento verso est dell'attuale linea ferroviaria, nel tratto tra il by pass di Palombella e la stazione ferroviaria di Torretta, sarà disponibile lo spazio per lo spostamento della strada Flaminia e quindi per realizzare, al suo posto, la prima parte del collegamento stradale tra il Porto di Ancona e la Strada Statale n. 16.
- il progetto presentato è strettamente interconnesso alla realizzazione dell'intervento progettato da RFI i cui tempi di approvazione e realizzazione risultano allo stato difficilmente valutabili e potrebbero prolungarsi maggiormente rispetto a quelli dell'intervento di ANAS spa che, in quanto commissariata ai sensi e per gli effetti del Decreto Legge n.32/19 (c.d. Sblocca cantieri), così come

modificato dal Decreto Legge n.76/20 (c.d. Semplificazioni), convertito con modifiche con la Legge n.120/20, gode da un lato di una serie di semplificazioni e strumenti di accelerazione procedimentali ed è assoggettata, dall'altro, da un cronoprogramma serrato e a breve termine per aggiudicazione lavori ed esecuzione;

- con nota id 27512056 del 03.10.2022 la scrivente struttura regionale ha fornito il proprio contributo istruttorio nell'ambito del procedimento di VIA in cui, in particolare, si evidenziava la necessità di prevedere, già in questa fase, una soluzione progettuale che permettesse la realizzazione di un primo stralcio funzionale dell'opera di collegamento tra la S.S. n. 16 e il Porto di Ancona, indipendente dalla realizzazione dell'intervento di RFI e quindi dallo spostamento della strada Flaminia. Tale primo stralcio dovrà garantire la continuità funzionale dell'itinerario, da nord a sud e viceversa, dell'attuale via Flaminia oltre alla funzionalità del collegamento della SS16 all'area portuale e le opportune ricuciture con la viabilità urbana locale presente.

Visto il documento di richiesta integrazioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA VAS del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (nota prot. CTVA n.742 del 21-01-2023), in cui tra l'altro *“si ritiene necessario prevedere una soluzione progettuale che permetta la realizzazione di un primo stralcio funzionale dell'opera di collegamento tra la S.S. n. 16 e il Porto di Ancona, indipendente dalla realizzazione dell'intervento di RFI e quindi dallo spostamento della strada Flaminia. Tale primo stralcio dovrà garantire la continuità funzionale dell'itinerario, da nord a sud e viceversa, dell'attuale via Flaminia oltre alla funzionalità del collegamento della S.S. n. 16 all'area portuale e le opportune ricuciture con la viabilità urbana locale presente”*.

Vista la documentazione integrativa prodotta dal proponente e pubblicata sul portale dedicato del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ed in particolare il documento denominato “Relazione di riscontro a richiesta integrazione MASE prot. U.0000742.24-01-2023” (cod. T00EG00GENRE04) e le integrazioni trasmesse per le vie brevi in corso di istruttoria da parte del RUP di intervento.

Considerato che in tale elaborato il proponente ha sviluppato una soluzione progettuale di prima fase che prevede la realizzazione di una rotatoria posta all'uscita della galleria “Torrette 2” di progetto in corrispondenza dell'intersezione della viabilità di progetto con via Flaminia di diametro esterno pari a 38 m e che ciò consentirà la realizzazione di uno stralcio funzionale del collegamento tra la SS 16 e il Porto di Ancona indipendentemente dalla realizzazione dell'intervento di RFI mantenendo altresì il collegamento funzionale della via Flaminia da Nord a Sud e viceversa.

Considerato altresì che il progetto complessivo, comprensivo anche dell'intervento a carico di RFI, prevede la realizzazione di una pista ciclopeditonale litoranea che consente, seppur con larghezza tale da realizzare gli standard minimi previsti per tale tipo di infrastruttura, l'implementazione in tale tratto della Ciclovia Turistica Nazionale Adriatica facente parte del Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche (SNCT) per cui la Regione Marche svolge il ruolo di capofila delle sei Regioni territorialmente interessate e per il cui progetto di fattibilità tecnica economica, già approvato con Decreto del Dirigente del Servizio Tutela, gestione e assetto del territorio n. 165 del 09 agosto 2021, è stata emessa la determinazione di conclusione positiva della conferenza di servizi preliminare con Decreto n. 191/2022,



con riferimento agli aspetti di competenza, quale contributo per la fase procedurale in corso, si esprime parere favorevole alla realizzazione dell'intervento nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- In considerazione dei significativi flussi veicolari che già oggi interessano, in particolare nelle fasce orarie di punta, il sistema viario di accesso alla città di Ancona con provenienza da Falconara M.ma-Torrette e dalle S.S. 16 passando per via Conca, è necessario che il progetto esecutivo della rotatoria prevista per la prima fase di esercizio in assenza della realizzazione degli interventi del progetto RFI preveda apposite verifiche, anche mediante modelli di micro-simulazione del traffico, della funzionalità della stessa in termini di regolarità e sicurezza della circolazione da realizzarsi anche sulla base degli studi trasportistici svolti nell'ambito della progettazione definitiva dell'opera. Tali verifiche dovranno essere eseguite considerando ripartizioni delle classi veicolari che dovranno interessare la rotatoria opportunamente giustificate e articolate nei diversi percorsi. Il definitivo dimensionamento e la definitiva configurazione geometrica della stessa dovranno essere diretta conseguenza degli esiti di tali verifiche.
- Considerato che l'infrastruttura in progetto è dedicata in particolare al transito dei mezzi pesanti in accesso al porto di Ancona, e ciò sarà vero anche nella fase iniziale prevista in assenza della realizzazione dell'intervento a carico di RFI, è necessario che la progettazione esecutiva dell'intersezione a rotatoria prevista tra via Flaminia e la viabilità in progetto preveda una specifica verifica dell'inscrivibilità da parte dei mezzi pesanti con riferimento alle categorie più gravose con riferimento a tale aspetto senza che si crei significativo nocumento alla regolarità della circolazione.
- Il progetto esecutivo delle intersezioni, anche della rotatoria da realizzarsi nella eventuale prima fase di realizzazione dell'intervento di cui ai punti precedenti, dovrà essere redatto nel rispetto del DM Infrastrutture del 19.04.2006 recante "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali",
- Per la realizzazione della rotatoria dovranno essere realizzate idonee opere di contenimento lato monte progettate con riferimento alle azioni prodotte dal versante sovrastante tenendo conto delle condizioni geologiche, geotecniche ed idrogeologiche del sito, peraltro perimetrato e classificato a rischio R4 e pericolosità P3 nel Piano stralcio di Assetto Idrogeologico delle Marche, in conformità alle previsioni delle Norme Tecniche delle Costruzioni vigenti e realizzate in continuità con quelle già previste per il tratto posto tra la rotatoria e la galleria "Torrette 2"; le fondazioni di tali opere dovranno essere attestante in strati competenti del sottosuolo.
- In fase di progettazione esecutiva dovrà essere valutata la possibilità di realizzare il percorso ciclopeditone lungo il litorale nel tratto oggetto di intervento con caratteristiche tecniche tali da raggiungere le condizioni di livello "Buono" previste dagli standard tecnici ministeriali per la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT).

Distinti saluti.

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: 410.10.30/2022/IEV/39

Alla Giunta Regionale
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile
Direzione Ambiente e risorse idriche
Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali
PEC: regione.marche.valutazamb@emarche.it

Risposta al n. 203781 del 21/02/2023
Riferimento al Ns. Prot. ingresso n. 29822 del 21/02/2023

Oggetto: [ID: 8592] (V00900) Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23, D.Lgs. 152/2006, e Verifica del Piano Preliminare di Utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo, ex D.P.R. 120/2017, art. 24. Nuovo collegamento tra la S.S. 16 e il Porto di Ancona – Ultimo Miglio di connessione del Porto di Ancona. Progetto Definitivo - Contributo istruttorio.

In merito all'oggetto, vista la documentazione pervenuta da cui si evince che:

- l'opera riguarda la realizzazione di un nuovo collegamento viario di estensione pari a circa 3,5 km tra il Porto di Ancona e la S.S. n. 16 "Adriatica" all'altezza della frazione di Torrette, in corrispondenza del tratto della statale per la quale Anas ha in corso di esecuzione i lavori di raddoppio da 2 a 4 corsie. Per fare "spazio" alla nuova infrastruttura è previsto lo spostamento della strada statale S.S. 3 Flaminia per un tratto di 1,8 km.
La complessiva soluzione infrastrutturale prevede, oltre al collegamento stradale con la rotatoria di Torrette sulla statale 16 e allo spostamento della Flaminia, interventi oggetto di questo progetto, uno spostamento verso mare del tracciato ferroviario, ottenuto tramite il riempimento con un terrapieno di una fascia di litorale per consentire le nuove necessità di spazi richieste dalle diverse infrastrutture, una viabilità comunale - in parallelo a quella statale - quale viabilità di litorale (comprensiva di una pista ciclabile) inserite nel progetto RFI "Comune di Ancona - Lungomare Nord, la realizzazione della scogliera di protezione della linea ferroviaria Bologna-Lecce, l'interramento con gli escavi dei fondali marini, la rettifica e la velocizzazione della linea ferroviaria,
- l'intervento ricade interamente nel Comune di Ancona e gli obiettivi che si pone di raggiungere sono:
 - migliorare il collegamento del Porto con le principali infrastrutture di trasporto stradale, favorendone la "messa in rete";
 - assicurare, attraverso l'adeguamento dei collegamenti, le opportunità di sviluppo economico sia delle attività proprie del Porto che delle attività dell'indotto;
 - adeguare la viabilità di accesso al Porto ai crescenti flussi di traffico, risolvendo i problemi di congestione della viabilità urbana attualmente utilizzata a tale scopo;
 - fornire un miglioramento alle condizioni di inquinamento ambientale delle zone urbane e periurbane, rispondendo al crescente disagio espresso dai residenti;
 - favorire il recupero dell'area urbana prospiciente l'area portuale, in linea con gli indirizzi della pianificazione urbanistica.

Secondo quanto dichiarato dal Proponente:

Alla luce delle caratteristiche dei suoli e della presenza di falda acquifera, si è ritenuto necessario sviluppare le seguenti misure mitigative specifiche per la salvaguardia del suolo e della qualità delle acque sotterranee:

- trattamento delle acque di prima pioggia limitatamente alle aree di cantiere in cui stazionano i mezzi meccanici (aree di parcheggio) ed in cui si sviluppano le operazioni di manutenzione (officine);

- impermeabilizzazione delle aree di parcheggio e di quelle destinate alla manutenzione ed allo stoccaggio di materiali pericolosi (officine, carburanti, oli, etc.),
- al fine di minimizzare i rischi di dilavamento di inquinanti in falda, le aree pavimentate saranno dotate di pendenza in modo da convogliare gli eventuali sversamenti in vasche di raccolta a tenuta;
- le aree dedicate allo stoccaggio temporaneo di fusti e contenitori saranno dotate di tettoie e di pavimentazione e/o vasche in pendenza adducente eventuali liquidi in vasca di contenimento a tenuta;
- le operazioni di carico/scarico dai serbatoi alle autocisterne saranno effettuate in apposite aree servite da vasca di raccolta;
- tutti i serbatoi di stoccaggio dei rifiuti liquidi saranno dotati di bacini di contenimento di volume superiore ad 1/3 della capacità geometrica dei serbatoi;
- i rifiuti in fusti e contenitori dovranno essere stoccati in appositi magazzini,
- tutti i percorsi di cantiere, le aree di cantiere e le aree di lavorazione saranno interessati da bagnatura in grado di abbattere efficacemente il sollevamento di polvere,
- gli impianti di bagnatura con cannoni nebulizzatori verranno installati anche in corrispondenza dei depositi provvisori di stoccaggio del materiale di scavo,
- le spazzatrici semoventi con aspirazione ad umido in dotazione del cantiere provvederanno giornalmente e con continuità alla pulizia delle superfici asfaltate e delle viabilità pubbliche afferenti ai cantieri in maniera tale da ridurre la formazione di polvere,
- tutti i camion adibiti al trasporto dei materiali saranno equipaggiati con teloni di copertura,
- tutti i cumuli e/o depositi di stoccaggio del materiale di scavo saranno ricoperti da pannelli realizzati in bio stuoia opportunamente ancorati ai vari cumuli,
- tutte le uscite dai cantieri saranno dotate di impianti di lavaggio gomme,
- raccogliere e conferire gli olii e le sostanze grasse ad idoneo consorzio per lo smaltimento;
- i rifornimenti di carburante e lubrificante ai mezzi meccanici avverranno su pavimentazione impermeabile;
- si effettuerà il controllo giornaliero dei circuiti oleodinamici dei mezzi.

Visto quanto sopra si fa presente che a tutela della salute della popolazione non si hanno osservazioni in merito.

Si ritiene comunque opportuno prescrivere il pieno rispetto di interventi di mitigazione degli impatti (polveri, rumori, ecc.) al fine di garantire la tutela della salute della popolazione.

Cordiali saluti.

Il Direttore
UOC ISP Ambiente e Salute
Dr. Andrea Filonzi
(firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i.)

DB/23/02/2023