



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

Indirizzi in Allegato

IL DIRETTORE GENERALE



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA-2011-0016183 del 06/07/2011

Pratica N.

Ref. Mittente:

**OGGETTO: Procedura di Verifica di Ottemperanza (V.O. 63) ai sensi ex art. 185, comma 4 del DLgs 163/2006 e s.m.i., relativa al Progetto Definitivo denominato "SGC E78 Grosseto-Fano - Tronco Selci Lama-S Stefano di Gaifa - Lotti 5-6-7-8-9-10".
Notifica esito istruttoria.**

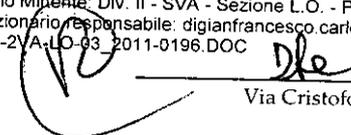
La Società ANAS S.p.A. con nota prot. CDG-0158374-P del 09/11/2009, acquisita agli atti della Direzione con prot. DSA-31499 del 25/11/2009, ha trasmesso la documentazione inerente il Progetto Definitivo in oggetto indicato ai fini dell'avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza, ai sensi ex art. 185, comma 4 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i..

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS con nota prot. CTVA-2011-0002372 del 22/06/2011, acquisita agli atti della Direzione con prot. DVA-2011-0015358 del 24/06/2011 ha trasmesso il proprio Parere n. 741 del 17/06/2011 che allegato in copia, costituisce parte integrante del presente provvedimento.

Preso atto che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS con il citato Parere n. 741 del 17/06/2011 ha espresso il parere che:

1. *"Sussista una sostanziale coerenza del Progetto Definitivo con il precedente Progetto Definitivo che ha ottenuto la pronuncia di compatibilità ambientale con DEC/VIA/385 del 20.6.2003.*
2. *Le variazioni sul Progetto Definitivo, fra "prima fase" e "seconda fase", non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comportano altre sostanziali modificazioni, rispetto al progetto di cui al decreto di compatibilità ambientale.*
3. *Il PMA, nelle linee generali di impostazione, è condivisibile, tuttavia dovrà essere modulato secondo quanto previsto dalla Normativa vigente (All. tecnico XXI del D.Lgs. 163/2006) per quel che riguarda la versione da produrre con il Progetto Esecutivo"*

Ufficio Mittente: Div. II - SVA - Sezione L.O. - Problematiche Territoriali e OO.AA.
Funzionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 06.57225931
DVA-2VA-LO-03_2011-0196.DOC


Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57225903 - Fax 06-57225994
e-mail: dva-II@minambiente.it

ed ha dichiarato che è verificata l'ottemperanza del Progetto Definitivo alle prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale DEC-VIA-385 del 20/06/2003, con il rispetto delle seguenti prescrizioni:

- *“Contestualmente alla progettazione esecutiva, il Proponente dovrà curare che siano aggiornate in apposita relazione, anche ai fini della cantierizzazione e della stesura del PMA in versione finale, gli aspetti relativi a:*
 - *effetti sulla rete infrastrutturale di livello inferiore durante e dopo il cantiere, anche in relazione al tratto antecedente e al tratto successivo della Grosseto-Fano;*
 - *quali modifiche colturali siano ipotizzabili in ragione della nuova accessibilità, e gli eventuali provvedimenti da intraprendere durante e dopo il cantiere.*
- *Contestualmente alla progettazione esecutiva, il Proponente dovrà curare che siano verificati in apposita relazione i limiti di accettabilità di emissioni acustiche ai sensi del D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142.*
- *Dovrà essere integrato il piano di cantierizzazione in merito agli accorgimenti di carattere ambientale da prendere in considerazione in corso d'opera (inquinamento acustico, atmosferico, idrico, ecc.) nonché alla viabilità locale.*
- *Contestualmente alla progettazione esecutiva, il Proponente dovrà:*
 - *riverificare le ipotesi del progetto definitivo relativamente agli effetti della sequenza di realizzazione dei Lotti;*
 - *curare che siano verificati gli aspetti progettuali per le cave e discariche relativi a tutte le componenti ambientali coinvolte (atmosfera, clima acustico, ambiente idrico, vegetazione, fauna ed ecosistemi), nonché che sia redatta una pianificazione puntuale dei trasporti connessi. Dovrà altresì effettuare quanto previsto dal D.Lgs n°152/06, modificato col D.Lgs. 4/08.*
- *Contestualmente alla progettazione esecutiva, il Proponente dovrà curare che per gli interventi di ripristino ambientale delle aree occupate dai cantieri siano specificati gli interventi di bonifica e di ripristino della fertilità del suolo, in particolare quello ad uso agricolo, nonché le misure di mitigazione delle operazioni di cantiere in corso d'opera.*
- *Il Proponente dovrà trasmettere il programma di rilevazioni ambientali ante operam fino alla data prevista di inizio lavori, e, in sede di presentazione del progetto esecutivo, le risultanze fino a quel momento.*
- *Il PMA, redatto secondo le Linee Guida della Commissione (in accordo con All. tecnico XXI del D.Lgs. 163/2006), dovrà essere modulato ed armonizzato secondo le indicazioni riportate nel presente parere e secondo le risultanze delle rilevazioni ante operam, corredandolo da un cronoprogramma coordinato con le attività di cantiere.*

- *Concordando gli standard anche in relazione alle reti di monitoraggio degli Enti Locali di controllo, il Proponente dovrà prevedere la restituzione periodica programmata e su richiesta delle informazioni e dei dati in maniera strutturata e georeferenziata, di facile utilizzo ed aggiornamento, e con possibilità sia di correlazione con eventuali elaborazioni modellistiche sia di confronto con i dati previsti nel SIA.*
- *In sede di affidamento dei lavori, il progetto definitivo dovrà includere tutti gli oneri derivanti dall'ottemperanza alle prescrizioni del presente parere e alle prescrizioni del DEC/VIA/385 del 20.06.2003. Si dovranno inoltre inserire, nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto, ecc.), le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.*
- *A conclusione della progettazione esecutiva, e comunque prima dell'avvio dei lavori, il progetto adeguato alle prescrizioni dovrà essere inviato per la Verifica di Attuazione presso il MATTM, con annessa relazione attestante le modalità di ottemperanza alle prescrizioni stesse, che si tratti di quelle contenute nel presente parere ovvero di quelle contenute nel DEC/VIA/385 del 20.6.2003, se riferite al progetto esecutivo e ove anche già ottemperate nel progetto definitivo, in modo da documentare criticamente la coerenza interscalare dei dettagli progettuali passando da un livello all'altro e attestare il permanere dei requisiti di ottemperanza".*

Per quanto sopra esposto

SI DETERMINA

l'ottemperanza del Progetto Definitivo denominato "SGC E78 Grosseto-Fano – Tronco Selci Lama-S.Stefano di Gaifa – Lotti 5-6-7-8-9-10" alle prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale DEC-VIA-385 del 20/06/2003.

- Si ricorda inoltre che il Progetto Esecutivo dovrà essere trasmesso a questo Ministero ai fini del completamento della Verifica di Ottemperanza di quelle prescrizioni da attuarsi in fase di progettazione esecutiva nonché ai fini delle verifiche tecniche sulla corretta attuazione durante le fasi di realizzazione dei lavori e di esercizio delle opere, mediante azioni di verifica e controllo comportanti sopralluoghi in corso d'opera, ai sensi del comma 6 dell'art. 185 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i..

Il Progetto Esecutivo dovrà essere corredato del progetto di monitoraggio ambientale di cui all'art. 21, dell'Allegato XXI al D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., nonché della Relazione di cui all'art. 20, comma 4 del citato Allegato XXI attestante la rispondenza del Progetto Definitivo approvato alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla notifica dell'atto.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Mariano Grillo)

All.: c.s.

Elenco indirizzi

ANAS S.p.A.
Via Monzambano, 10
00185 ROMA (RM)

RACCOMANDATA A/R

Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti
Struttura Tecnica di Missione
Via Nomentana, 2
00161 ROMA (RM)

e, p.c.

Ministero per i Beni e le Attività
Culturali
Direzione Generale per il Paesaggio,
le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte
Contermporanee
Via di S. Michele, 22
00153 ROMA (RM)

Regione Marche
Servizio Ambiente e Paesaggio
Viale Tiziano, 44
60125 ANCONA (AN)

Regione Marche
Servizio Governo, Infrastrutture del
Territorio, Mobilità
Via Palestro, 19
60122 ANCONA (AN)

MAESTRI 05721
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
il segretario della Commissione



**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS**

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture
e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale.

Parere n. 741 del 17.06.2011

Procedura ai sensi e per gli effetti dell'art. 185 del D.Lgs. 163/2006

Progetto:	Verifica di Ottemperanza Progetto definitivo SGC E 78 Grosseto - Fano Tronco Selci Lama - S. Stefano Gaita Lotti 5/6/7/8/9/10
Proponente:	ANAS S.p.A.

[Handwritten signatures and initials]

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

MINISTERO DELL'AMBIENTE
COMMISSIONE REGIONALE TERRITORIALE
COMMISSIONE REGIONALE SPECIALE VIA
e VAS
S. G. C. Grosseto-Fano
S. Stefano Gaita Lotti 5/6/7/8/9/10

1. PREMESSA

Oggetto della presente relazione è la Verifica di Ottemperanza, ex D. Lgs. 163/2006, art. 185, del progetto definitivo "SGC E 78 Grosseto-Fano Tronco Selci Lama-S. Stefano Gaita Lotti 5/6/7/8/9/10". Tale progetto, di cui è Proponente ANAS S.p.A., è stato coordinato e redatto dall'Ufficio Tecnico dell'Amministrazione Provinciale di Pesaro e Urbino sulla base della convenzione n. 10037 del 14.01.2000 stipulata tra la Direzione Generale Anas e la stessa Amministrazione Provinciale. Il progetto definitivo è stato sviluppato sulla base della soluzione prescelta nell'ambito del progetto preliminare redatto nel Marzo 1998 dallo stesso Ufficio Tecnico Provinciale.

L'intervento è inserito nell'elenco delle infrastrutture strategiche di cui alla Delibera CIPE del 21.12.2001, n.121, in conformità a quanto previsto dalla "Legge Obiettivo" (L. 443/01).

L'opera rientra altresì nell'accordo stipulato il 28.2.2007 tra il Ministero delle Infrastrutture e le tre Regioni attraversate dall'itinerario E78 – S.G.C. Grosseto-Fano, cioè Toscana, Umbria e Marche.

Il progetto preliminare del tratto da Mercatello sul Metauro a Santo Stefano di Gaifa scaturiva dall'esame di tre possibili soluzioni di tracciato A, B e C ed aveva analizzato per ciascuna di esse le implicazioni sull'ambiente, il loro costo nonché le influenze urbanistiche sia sullo stato di fatto sia sulle previsioni dei vari P.R.G. dei Comuni interessati e del P.T.C. Provinciale.

Nel prospetto seguente alcuni elementi significativi delle tre soluzioni:

SOLUZIONE	LUNGHEZZA TOTALE (m)	LUNGHEZZA GALLERIE (m)	LUNGHEZZA VIADOTTI (m)
A	33,3	11,3 (34%)	3,4 (10%)
B	34,9	8,7 (25%)	6,2 (18%)
C	34,2	12,5 (37%)	3,2 (9%)

SGC E78 Lotti 5/10 - Confronto tra le varie alternative progettuali

Il tracciato relativo alla soluzione A, che è quello a suo tempo prescelto, si sviluppa prevalentemente sul versante sinistro della valle del Fiume Metauro ad eccezione del tratto iniziale e finale e di quello relativo all'attraversamento dell'abitato di Urbania.

Questo andamento ha consentito di ottenere una facile interconnessione con la viabilità principale e con quella in corso di realizzazione come la Bretella per Urbino e la Pedemontana.

La presenza per oltre 1/3 del tracciato di numerose gallerie, talora anche di rilevante lunghezza è dovuta prevalentemente al superamento dei vari centri abitati presenti lungo la valle, che perciò risultano, in una certa misura, protetti dai potenziali fattori di impatto ambientale prodotti dalla nuova strada ed in particolar modo dall'inquinamento atmosferico, dai rumori e dall'impatto di tipo visivo e paesaggistico.

Tale tracciato è stato suddiviso in 6 lotti funzionali secondo un ordine sequenziale che ha inizio con il Lotto 5 ad Est dell'abitato di Mercatello sul Metauro e termina con il Lotto 10 a Santo Stefano di Gaifa in corrispondenza del tratto di strada già realizzato.

Successivamente al progetto preliminare è stato sviluppato un progetto definitivo ("di prima fase"), corredato di S.I.A., per il medesimo tratto marchigiano da Mercatello sul Metauro a S. Stefano di Gaifa, sviluppato secondo le specifiche legislative dettate dal D.M. 12/04/1996 ed approvato dal Ministero dell'Ambiente con il decreto di compatibilità ambientale DEC/VIA/385 del 20.06.2003, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con prescrizioni da ottemperare.

L'ottemperanza avviene nuovamente su progetto definitivo ("di seconda fase"); il tracciato non risulta modificato rispetto alla versione oggetto del predetto DEC/VIA.

Si evidenzia che la documentazione prodotta dal proponente include comparazioni fra scelte di tracciato del progetto preliminare e scelte dei progetti definitivi di prima/seconda fase, anche al fine di meglio interpretare le prescrizioni del DEC/VIA di riferimento.

Riguardo gli aspetti economici del progetto si riporta di seguito un prospetto riassuntivo generale dei totali a base di appalto e delle somme a disposizione dell'Ente Appaltante:

	Totale a base di appalto	Totale somme a disposizione	Totale Progetto
Lotto 5	€ 164.785.589,49	€ 50.039.610,51	€ 214.825.200,00
Lotto 6	€ 53.259.963,02	€ 18.502.636,98	€ 71.762.600,00
Lotto 7	€ 237.620.157,38	€ 70.393.542,63	€ 308.013.700,00
Lotto 8	€ 163.528.632,81	€ 49.716.167,19	€ 213.244.800,00
Lotto 9	€ 177.359.115,64	€ 53.278.484,36	€ 230.637.600,00
Lotto 10	€ 122.438.520,38	€ 38.347.879,62	€ 160.786.400,00
TOTALE GENERALE	€ 918.991.978,72	€ 280.278.321,28	€ 1.199.270.300,00

SGC E78 - Lotti 5-6-7-8-9-10 - Quadro economico riassuntivo

[Handwritten signatures and initials are present throughout the page, including a large signature on the right side and several initials scattered below the table and at the bottom of the page.]

GRUPPO DELLA
COMMISSIONE
TECNICA DI VERIFICA
DELL'IMPATTO AMBIENTALE - VIA
S. STEFANO 101
50139 FANO (PU) - TEL. 0724/451111

2. ITER AMMINISTRATIVO DELLA VERIFICA DI OTTEMPERANZA

In data 17.12.2009, con nota prot. exDSA-2009-0034110, acquisita in ricezione al prot. CTVA-2010-0000016 del 5.1.2010, la ex Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale del MATTM ha trasmesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS la nota CDG-0158374-P del 9.11.2009 trasmessa da ANAS S.p.A., e acquisita agli atti al prot. DSA-31499 il 25.11.2009, con gli allegati, relativamente alla richiesta di avvio della procedura di ottemperanza ex art.185, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 per il progetto definitivo in parola.

In data 14.1.2010, come da nota prot. CTVA-2010-0000118 del 19.1.2010, veniva assegnata dal Comitato di Coordinamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS la Verifica di Ottemperanza al Gruppo Istruttore composto da:

- Prof. Ing. Antonio Grimaldi (Referente);
- Ing. Santi Muscarà;
- Ing. Mauro Patti.

In data 15.2.2010, con nota prot. CTVA-2010-0000554, veniva comunicata al Proponente ANAS S.p.A. la mancanza dalla documentazione della Relazione di Ottemperanza alle prescrizioni prevista dal D.Lgs. 163/2006.

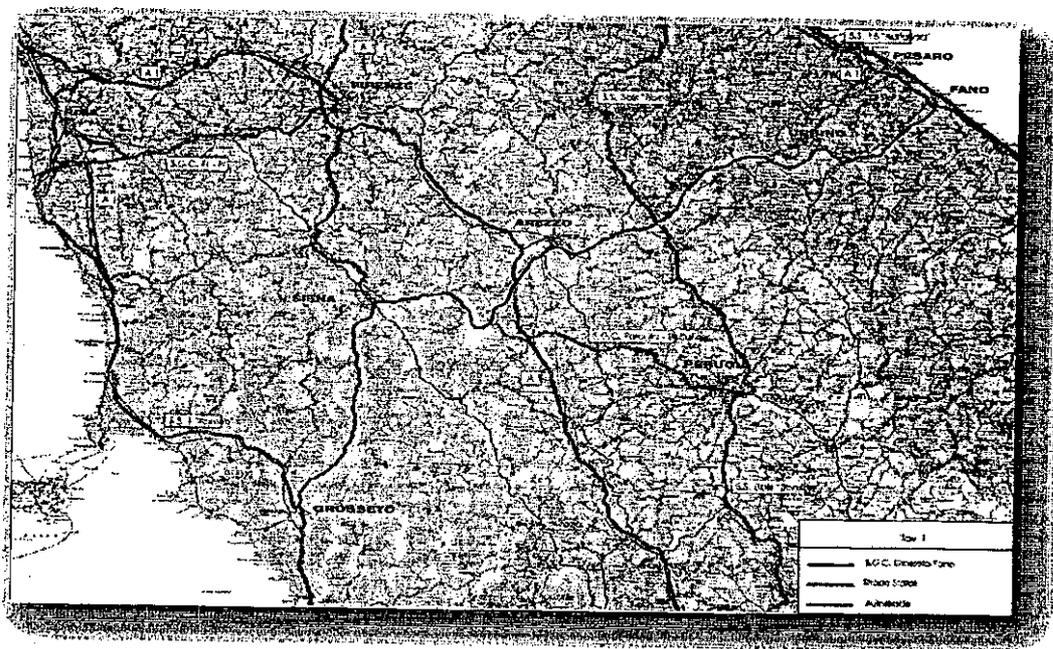
In data 3.5.2011, al prot. CTVA-2011-0001644, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS acquisiva la nota prot. 2011-DVA-0010364 del 2.5.2011 con cui la Direzione Generale Valutazioni Ambientali del MATTM trasmetteva la documentazione integrativa inviata da ANAS S.p.A. con propria prot. CDG-53077-P del 13.4.2011.

In data 20.5.2011, previa convocazione con nota prot. CTVA-2011-1752 del 11/05/2011, si è svolta una riunione fra Gruppo Istruttore e Proponente.

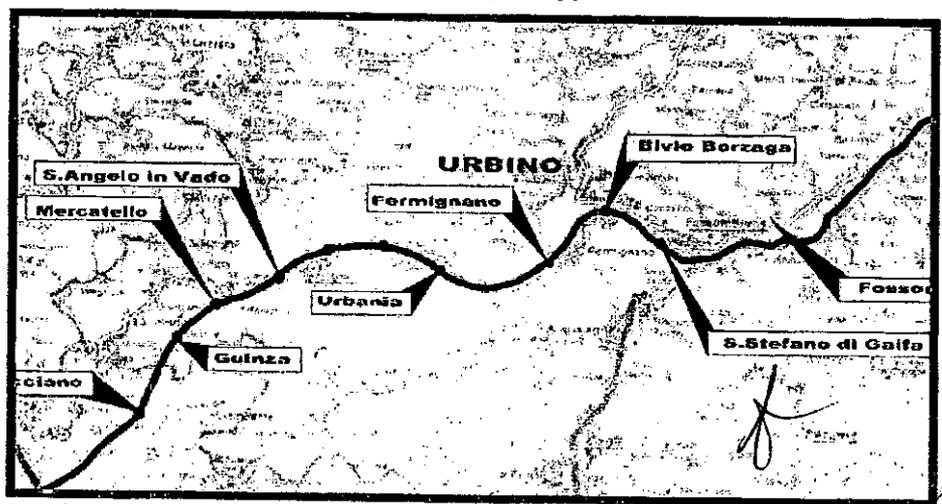
MINISTERO DELL'AMBIENTE
 A TUTELA DEL TERRITORIO E DEL
 COMPLESSIVO DEL PAESAGGIO
 Commissione Tecnica di Verifica
 dell'Impatto Ambientale VIA e VAS
 del Segretario di Commissione

RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA

La Strada di Grande Comunicazione Grosseto - Fano, classificata dall'Unione Europea con la sigla E78 ed inserita tra gli itinerari europei est-ovest, è una delle priorità dell'intera rete stradale italiana.



Il tratto qui esaminato misura 33 km ca. suddivisi in 6 lotti funzionali che si sviluppano interamente sul territorio della Provincia di Pesaro e Urbino, interessando alternativamente i due lati della valle del Metauro da S. Angelo in Vado a Fermignano (Comuni di S. Angelo in Vado, Urbania, Fermignano ed Urbino). Nel progetto sono previste 25 gallerie, 17 viadotti e 6 svincoli; con la presenza di 11+320 km in galleria, rispetto al totale dei 33 km, già nella scelta del tracciato si era voluto dare una impostazione di base tendente a minimizzare gli impatti del nuovo tracciato sul paesaggio.



1
 2
 3
 4
 5
 6
 7
 8
 9
 10
 11
 12
 13
 14
 15
 16
 17
 18
 19
 20
 21
 22
 23
 24
 25
 26
 27
 28

3

[Handwritten signature]
 [Handwritten initials]

[Handwritten signature]
 [Handwritten initials]

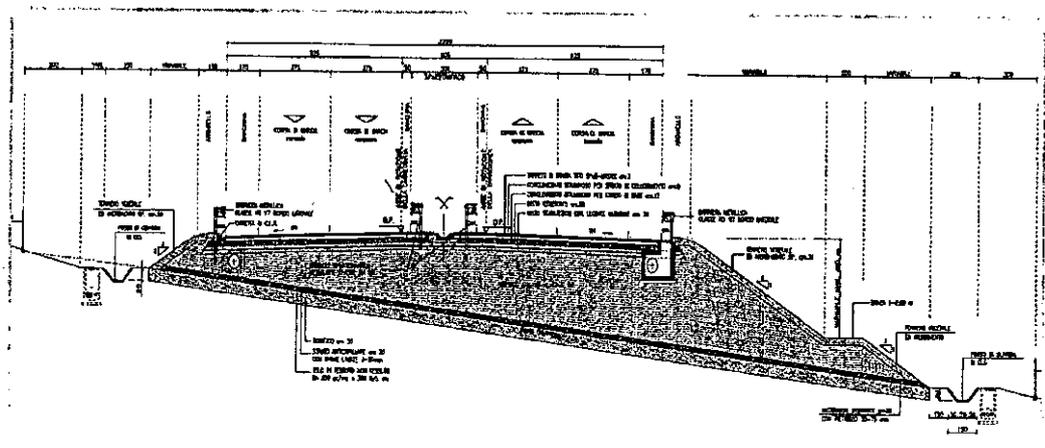
[Handwritten signature]
 [Handwritten initials]

La soluzione progettuale, come già esposto, nasce sulla base del tracciato prescelto nell'ambito del progetto preliminare; il tipo di sezione stradale adottato è il tipo **B** delle nuove norme (DM 5 Novembre 2001). Tuttavia la pronuncia di compatibilità ambientale sul Progetto definitivo ("di prima fase") approvato prima dell'entrata in vigore delle nuove norme ha fatto sì che le verifiche piano altimetriche siano state fatte sulle norme CNR80, come anche riportato dall'Art.5 delle nuove norme sopra citate.

Compatibilmente sono stati scelti i parametri geometrici degli elementi dell'asse stradale, in modo da rispettare i limiti dinamici imposti dalle norme e le condizioni ottiche necessarie ai fini della sicurezza e del comfort di guida.

In sede progettuale, quindi, è stato perseguito l'obiettivo dichiarato di conformare l'asse con elementi planimetrici ed altimetrici che rispondano bene singolarmente ed anche nel complesso ai requisiti dinamici ed ottici necessari ad ottenere gli opportuni livelli di servizio.

La sezione è composta da due carreggiate ciascuna formata da due corsie di 3,75 m, fiancheggiate da una banchina di larghezza di 1,75 m in destra ed una di 0,50 m in sinistra e separate da uno spartitraffico di 3,00 m per una larghezza complessiva della piattaforma stradale pari a 22,50 m. Rispetto a quanto previsto dalle nuove norme lo spartitraffico è stato portato da 2,50 m a 3,00 m in modo da ottenere una maggiore sicurezza.



Sezione Stradale Tipo in rilevato

Questa nuova piattaforma stradale risulta più larga di 3,50 m rispetto a quella prevista nel progetto preliminare che aveva naturalmente adottato la sezione stradale di tipo III delle vecchie norme C.N.R.

Tale tipo di sezione, infatti, era costituita da una piattaforma larga complessivamente 18,60 m comprendente due corsie per parte di 3,50 m fiancheggiate in destra da una banchina di 1,75 m e separate da uno spartitraffico di 1,10 m.

Nella nuova sezione stradale adottata, gli elementi marginali nei tratti in sede naturale sono costituiti da un arginello in terra di 1,25 m in rilevato e da una cunetta in c.a. alla francese nei tratti in trincea.

I tratti in viadotto oltre a conservare la medesima sezione delle corsie, dello spartitraffico e delle banchine, contengono alle estremità un cordolo di 0,75 m per l'ancoraggio della barriera di protezione.

Nel caso di viadotto a piattaforma separata la larghezza del singolo impalcato risulta di 11,25 m. Laddove, invece, per varie ragioni si è ritenuto opportuno realizzare un viadotto a piattaforma unica, la larghezza totale dell'impalcato risulta di 24 m.

La sezione nei tratti in galleria rimane inalterata e come elementi marginali sono realizzati due barriere ridirettive tipo New Jersey.

Per la sezione tipo delle rampe di svincolo, a doppio senso di marcia, viene realizzata una piattaforma, complessivamente larga 9.50 m, costituita da due corsie ciascuna larga 3,75 m e da due banchine laterali ciascuna larga 1,00 m delimitate da un arginello di 0.75 cm in rilevato o da una cunetta alla francese se in scavo.

Per le rampe di svincolo a senso unico, viene realizzata una piattaforma, complessivamente larga 6,50 m, costituita da una corsia di marcia di 4,50 m e da due banchine laterali delimitate da arginello o cunetta.

In rettilineo la sezione stradale è sagomata a doppia falda con una pendenza trasversale del 2,5% per agevolare lo smaltimento delle acque meteoriche.

In curva la pendenza trasversale è stata ricavata tramite l'abaco CNR e il passaggio graduale da una pendenza ad un'altra si avrà lungo le curve di raccordo.

La rotazione della sagoma avviene facendo ruotare ciascuna carreggiata per senso di marcia lungo il suo margine sinistro, lasciando perciò inalterata la parte riservata allo spartitraffico.

Per tale ragione sono stati predisposti due profili longitudinali: uno per la carreggiata destra e l'altro per quella sinistra, riferiti, non al loro asse, ma al loro margine sinistro (limite corsia di sorpasso/banchina).

Lungo il tracciato e su entrambe le carreggiate sono state previste delle piazzole di sosta poste ad intervalli di circa 1000 m; le piazzole sono ubicate all'esterno della banchina ed hanno una larghezza di 3.00 m ed una lunghezza di 25 m con due aghi di raccordo di 20 m ciascuno.

Nello spartitraffico ed a circa ogni due km o dove ritenuto necessario per la sicurezza e la manutenzione, in particolare prima e dopo tratti in galleria o lunghi viadotti, si prevedranno dei varchi per consentire lo scambio tra le carreggiate.

Le varianti delle strade interferenti sono previste con una *sezione stradale* del tipo della propria categoria di appartenenza.

L'intero tracciato di progetto da Mercatello sul Metauro a Santo Stefano di Gaifa è suddiviso in 6 lotti funzionali dal 5 al 10.

La priorità di realizzazione dei singoli lotti funzionali prevede la successione da Santo Stefano di Gaifa a Mercatello sul Metauro, in senso contrario cioè alla loro numerazione.

Ciascun lotto funzionale è compreso tra due svincoli e di esso fa parte lo svincolo sul lato Ovest, in modo da assicurare, man mano che la nuova strada viene realizzata, la sua interconnessione con la viabilità esistente senza l'onere di opere provvisorie.

Nel seguito viene descritto lotto per lotto il tracciato proposto.

> **Lotto 5**

Il Lotto 5 ha inizio dal Fosso Porcai che rappresenta anche la linea di confine tra il comune di Mercatello sul Metauro e quello di Sant'Angelo in Vado nel cui territorio si sviluppa

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large scribble and several initials.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

interamente. Da qui il nuovo tracciato, seguendo un percorso situato al margine destro della vallata del Fiume Metauro, perviene in Località i Palazzi (progr. Km 1+020), dove, dopo aver attraversato il Torrente Metola mediante l'omonimo ponte ed aver superato una lieve propaggine morfologica mediante una galleria artificiale solo sulla carreggiata destra, si dirige verso il fondo valle fino a passare sull'altro versante della valle.

In questo tratto, il nuovo tracciato, fino a qualche centinaio di metri prima dell'interferenza con la S.S. 73 bis, si presenta in rilevato per poi approfondirsi in trincea.

Tale situazione ha consentito di risolvere l'interferenza mediante una galleria artificiale di tipo scatolare, operando, allo stesso tempo però, una piccola rettifica della strada statale, al fine di rendere più ortogonale l'intersezione tra le due arterie viarie.

Con l'avvicinarsi al Fiume Metauro, il tracciato ritorna in rilevato fino ad impostarsi su un lungo viadotto di circa 500 m (ponte Metauro 1), per l'attraversamento del corso d'acqua, che in questo punto presenta un ampio alveo golenale, in parte artificiale per la presenza di scavi dovuti alla passata attività estrattiva.

Dopo essere passata in sinistra idrografica del Fiume Metauro la nuova strada si dirige contro i rilievi antistanti per l'aggiramento dell'abitato di Sant'Angelo in Vado.

Tali rilievi vengono superati con una successione di 3 gallerie (S. Angelo 1, 2 e 3) intervallate da due brevi tratti all'aperto che vengono attraversati mediante il ponte Apsa lungo circa 100 m ed alto 15 ed il viadotto Sassone lungo circa 200 m ed alto 20.

Delle tre gallerie la più lunga è quella intermedia (S. Angelo 2) che misura poco meno di 1 km, mentre le altre due hanno lunghezze dell'ordine di 500 m.

Alla fine dell'ultima galleria la nuova strada, dirigendosi di nuovo verso la valle del Metauro, perviene al punto individuato quale termine del Lotto 5 ed inizio del Lotto 6 che corrisponde alla Progr. Km 6,084.

In questo tratto il tracciato si sviluppa dapprima in trincea e successivamente in rilevato fino ad impostarsi su viadotto per il superamento di una piccola vallecchia (ponte Paganica).

In sintesi il Lotto 5 misura 6.084 m e presenta 5 curve planimetriche il cui raggio minimo è di 802 m e 5 livellette la cui massima pendenza del 4% si estende su un piccolo tratto di circa 500 m.

Le opere d'arte principali sono rappresentate da n. 4 gallerie di cui una artificiale e solo lungo la carreggiata destra, da n. 6 ponti e viadotti e dal sovrappasso della S.S. 73 bis.

Rispetto al tracciato del progetto preliminare, il nuovo tracciato contiene alcune variazioni dovute essenzialmente al passaggio di scala dal 25.000 al 1.000.

Le variazioni più significative sono avvenute nel tratto iniziale, dove con un piccolo spostamento del tracciato verso valle è stato possibile evitare la realizzazione di una galleria artificiale che avrebbe deturpato l'ambiente boschivo presente, e nel tratto finale dove si è reso necessario tenere il tracciato più spostato verso l'interno del versante sinistro della valle al fine di evitare interferenze con numerosi edifici esistenti, per alcuni dei quali sarebbe stata inevitabile la demolizione.

Tale situazione si è palesata oltre che dal dettaglio di scala, anche dalla precisa rappresentazione della piattaforma stradale la cui larghezza in condizioni normali è di oltre 22 m e raggiunge circa 40 m nelle divaricazioni necessarie per l'introduzione in galleria.

> **Lotto 6**

Il Lotto 6 si sviluppa in parte nel Comune di Sant'Angelo in Vado ed in parte nel Comune di Urbania. Esso ha inizio in Località Il Poggio ad Est dell'abitato di Sant'Angelo in Vado, laddove è stato posizionato lo svincolo omonimo, le cui rampe si diramano lungo il tracciato previsto per la futura strada "Pedemontana" che, subito dopo si immette sulla S.S. 73 bis.

MINISTERO DELL'INTERNO
DIREZIONE REGIONALE DEL TERRITORIO, DELL'AMBIENTE E DEL PAESAGGIO
Commissario
VIA e VIA
Commissione

Subito dopo lo svincolo la nuova strada si immette in una galleria di circa 200 m (galleria S. Lorenzo) e successivamente su un lungo viadotto di circa 500 m (ponte S. Lorenzo) mediante il quale viene attraversata la S.S. 73 bis ed un'ampia depressione naturale, che, come si vedrà in seguito, verrà in parte colmata con il materiale di risulta proveniente dagli scavi.

Da qui la strada si mantiene piuttosto aderente al terreno naturale seguendo un tracciato molto prossimo alla S.S. 73 bis, da cui si discosta per evitare l'agglomerato industriale situato a S. Giovanni in Pietra (Progr. Km 2 circa).

Proprio in questa Località la nuova strada attraversa per la seconda volta il Fiume Metauro (ponte Metauro 2) portandosi di nuovo in destra idrografica secondo un tracciato dapprima in trincea e successivamente in rilevato che si sviluppa prevalentemente lungo il piede delle colline circostanti.

Il Lotto 6 termina alla Progr. Km 4+248 immediatamente prima dello svincolo Peglio - Urbania Ovest in Località Cà Breccie nel Comune di Urbania.

Lungo questo percorso di circa 4 km sono presenti 4 curve planimetriche con raggio minimo di 890 m e 5 livellette con pendenza massima del 3%.

In questo lotto non vi sono opere d'arte importanti ad eccezione di una piccola galleria naturale di 200 m (galleria S. Lorenzo), del ponte S. Lorenzo di circa 500 m di lunghezza e altezza massima di 15 m e del ponte Metauro 2 di 200 m di lunghezza e altezza massima di 15 m.

Rispetto al tracciato del progetto preliminare, il nuovo tracciato è stato modificato nella sua parte iniziale ed in quella finale.

Nella parte iniziale è stata modificata la posizione dello svincolo in conseguenza dello spostamento da parte dell'Anas del tracciato della futura strada "Pedemontana". Inoltre si è dovuto rivedere anche l'andamento del tracciato subito dopo lo svincolo, in quanto, secondo il tracciato del progetto preliminare, si sarebbe dovuta realizzare una galleria artificiale lungo la parete di una pendice collinare molto scoscesa e completamente boscata, che avrebbe comportato notevoli problemi sia di carattere realizzativo che ambientale.

Per tale motivo è stato modificato il tracciato in modo da superare i rilievi morfologici presenti mediante una piccola galleria naturale.

Analogamente, la parte terminale del tracciato del Lotto 6 è stata spostata più in basso verso la valle e quindi è stata tenuta più vicina alla S.S. 73 bis in conseguenza dello spostamento dello svincolo di "Peglio - Urbania Ovest" rispetto alla soluzione del progetto preliminare.

➤ **Lotto 7**

Il Lotto 7 interessa interamente il Comune di Urbania. Esso ha inizio in Località "Ca Bracca" dove è posizionato lo svincolo denominato "Peglio - Urbania Ovest", attraverso il quale si perviene rapidamente alla S.S. 73 bis.

Subito dopo lo svincolo la nuova strada piega decisamente a destra per aggirare il centro abitato di Urbania, che si estende su tutta la zona valliva.

In questo tratto il tracciato si compone di una successione di quattro gallerie intervallate da tre brevi spazi all'aperto, due dei quali, il primo e l'ultimo, vengono superati rispettivamente mediante il viadotto S. Eracliano ed il ponte Venturello.

Le prime tre gallerie (Il Monte, Urbania 1, Urbania 2) hanno lunghezze più o meno simili di circa 800 m, mentre l'ultima galleria (Urbania 3), ha una lunghezza di circa 1 km.

Tra le gallerie Il Monte e la galleria Urbania 1 vi è il viadotto S. Eracliano di circa 150 m di lunghezza e 20 m di altezza massima.

Tra le gallerie Urbania 2 e Urbania 3 è inserito il ponte Venturello che, con i suoi 120 m di lunghezza e gli oltre 40 m di altezza, rappresenta una delle opere d'arte più importanti di tutto il tracciato, in quanto, a causa della profonda incisione del fosso e della sua

[Handwritten notes and signatures on the right margin]

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

inaccessibilità, si è dovuto realizzare con una campata centrale molto ampia di circa 120 m di luce.

All'uscita dell'ultima galleria (Urbania 3) il tracciato ripiega a sinistra e, dopo aver attraversato un fosso molto inciso con il ponte Cerreto e successivamente il Fiume Metauro con il ponte Metauro 3, si riporta di nuovo in sinistra idrografica dello stesso fiume. Il ponte Cerreto ha una lunghezza di circa 70 m e presenta un'altezza di oltre 25 m, mentre il ponte Metauro 3 ha una lunghezza di 450 m circa ed una altezza massima di circa 30 m.

Il tracciato di quest'ultimo ponte, mediante il quale avviene anche lo scavalco della S.S. 73 bis, si inserisce tra alcuni edifici esistenti in Località "La Barca", essendo questo l'unico varco praticabile nella zona.

Immediatamente dopo il ponte Metauro 3 la nuova strada piega a destra e, si adagia su un dolce pendio, lungo il quale, con andamento quasi parallelo alla S.S. 73 bis, raggiunge le prime rampe dello svincolo Urbania Est del Lotto 8.

Proprio in questo punto, alla Progr. Km 6+960, in Località "Ponticelli" termina il Lotto 7. L'andamento planimetrico del tracciato del Lotto 7 si compone di n. 5 curve, il cui raggio minimo è di 698 m, mentre l'andamento altimetrico risulta composto da 5 livellette, la cui massima pendenza è del 2,5%.

In questo lotto sono presenti importanti opere d'arte e precisamente n. 4 gallerie per una lunghezza complessiva di circa 3,5 km e n. 4 tra ponti e viadotti per una lunghezza complessiva di circa 800 m, alcuni dei quali con altezze rilevanti (oltre 40 m).

Rispetto al progetto preliminare il Lotto 7 ha subito una variante significativa nel tratto iniziale, mentre, nei tratti successivi risulta abbastanza aderente alle ipotesi originarie, ed i pochi spostamenti avvenuti sono dovuti essenzialmente ai dettagli offerti dal passaggio di scala.

Nel tratto iniziale il progetto preliminare prevedeva uno svincolo con lunghe rampe che si inserivano tra edifici esistenti ed un tracciato che proseguiva poi a mezza costa con l'inserimento di due gallerie artificiali parietali. La prima di queste gallerie, quella più lunga di 330 m, era collocata immediatamente a ridosso di un rilievo denominato "Il Monte" sulla cui sommità risiedono alcuni edifici. Tale situazione, alla luce degli approfondimenti topografici e geologici eseguiti, è apparsa veramente problematica nei confronti degli abitanti della zona sia in termini di rischio durante la costruzione dell'opera, che di evidente disturbo in fase di esercizio.

Pertanto, col parere della Comunità Montana che aveva già segnalato i suddetti problemi, in sede di progettazione è stato scelto lo spostamento dello svincolo verso Ovest in un luogo più idoneo ed alla variazione del tracciato, sostituendo il tratto interessato dalle gallerie artificiali, la cui lunghezza complessiva era di 480 m, con una galleria naturale denominata Il Monte lunga 800 m, in grado di eliminare tutte le problematiche legate al vecchio tracciato, tra cui anche quelle di natura ambientale e paesaggistica.

➤ **Lotto 8**

Il Lotto 8 ricade fra Urbania, Fermignano e Urbino. Il tracciato inizia con lo svincolo denominato "Urbania Est" attraverso il quale si accede rapidamente dalla vicina S.S. 73 bis. Esso si sviluppa interamente sul versante sinistro della valle del Fiume Metauro con un andamento sub-parallelo alla S.S. 73 bis, da cui dista mediamente circa 200 m.

Subito dopo lo svincolo il tracciato si sviluppa in rilevato per poi attraversare mediante il ponte Il Muraglione e la galleria Monte S. Pietro due propaggini dei rilievi antistanti alcuni insediamenti situati lungo la valle.

Tra le due gallerie, lunghe rispettivamente 350 e 450 m circa, vi è una angusta valle che viene superata mediante il viadotto Il Muraglione lungo circa 100 m e alto circa 25 m.

All'uscita della galleria Monte San Pietro, il tracciato prosegue dapprima in viadotto (viadotto Baracca), poi in trincea, poi di nuovo in viadotto (ponti Gallioti 1 e 2) fino a giungere in rilevato nella zona pianeggiante antistante l'insediamento di S. Silvestro nel Comune di Fermignano.

Da qui il tracciato, mediante la galleria "Case Monte", lunga circa 700 m, supera l'omonimo rilievo e perviene in un'ampia vallata che viene attraversata mediante il viadotto "Case Monte" lungo circa 200 m ed alto 15 m.

Il tracciato prosegue ancora in galleria (galleria "Pilla") lunga circa 300 m per poi raggiungere in rilevato il punto terminale del Lotto 8 alla progr. Km 5+546 situato tra la Cà Agostini e la Cà la Ninetta, immediatamente prima dello svincolo di Fermignano Ovest appartenente al Lotto 9.

L'andamento del tracciato del Lotto 8 è contrassegnato da n. 5 curve planimetriche con raggio minimo di 910 m e da n. 5 livellette con pendenza massima del 3,55%.

Lungo il tracciato sono presenti 4 gallerie della lunghezza complessiva di 1900 m e 5 tra viadotti e ponti lunghi complessivamente circa 750 m, alcuni dei quali presentano altezze superiori ai 25 m.

Rispetto al progetto preliminare, il nuovo tracciato non presenta sostanziali modifiche, ma solo piccoli spostamenti dovuti essenzialmente al maggior dettaglio prodotto dal passaggio di scala.

➤ **Lotto 9**

Il tracciato del Lotto 9 si svolge nei Comuni di Fermignano ed Urbino. Esso ha inizio con lo svincolo di Fermignano Ovest in Località "La Ninetta" attraverso cui si accede rapidamente alla vicina S.S. 73 bis.

Successivamente il tracciato si sviluppa tutto in rilevato lungo una zona pianeggiante che fiancheggia la S.S. 73 bis.

In prossimità del restringimento della valle la nuova strada devia a sinistra e si dirige verso i rilievi circostanti in modo da aggirare l'ampia zona urbanizzata di Fermignano.

Questo tratto è costituito da una serie di tre gallerie separate da brevi tratti all'aperto.

La prima galleria (Fermignano) è la più lunga di tutto il tracciato e misura circa 1.700 m, mentre le altre due gallerie (Calpino 1 e 2) hanno dimensioni dell'ordine dei 500 m di lunghezza.

I tratti all'aperto compresi tra le tre gallerie sono superati mediante il ponte Tommaso di circa 120 m di lunghezza e 15 m di altezza ed il ponte Calpino di circa 250 m di lunghezza che, con la sua altezza di oltre 25 m, riesce a scavalcare la sede della vecchia ferrovia per Urbino.

All'uscita dell'ultima galleria il tracciato prosegue in parte in trincea ed in parte in rilevato lungo una zona sub-pianeggiante che costeggia la S.S. 73 terminando alla Progr. Km 5+278 immediatamente prima dello svincolo di Urbino - Fermignano Est situato a ridosso del bivio Borzaga ed appartenente al Lotto 10.

L'andamento del tracciato del Lotto 9 è contrassegnato da tre curve planimetriche, il cui raggio minimo è di 690 m e da 4 livellette con pendenza massima dell'1,75%.

Il Lotto 9 si distingue per la presenza di 3 gallerie il cui sviluppo complessivo di circa 2.700 m occupa più della metà dell'intero tracciato che misura 5278 m.

Altre opere d'arte importanti sono i due ponti la cui lunghezza complessiva è di circa 350 m.

Rispetto al progetto preliminare il Lotto 9 ha subito una quasi completa modifica di tracciato, avendolo spostato di circa 300 m più verso l'interno del versante sinistro della valle. Tale determinazione si è resa necessaria in quanto il tracciato preliminare interferiva

[Handwritten signatures and initials]

MINISTERO
TUTELA DEL TERRITORIO
Commissione Tecnica
all'Impatto Ambientale
il Segretario della Commissione

Le opere d'arte più importanti sono rappresentate dalla galleria di Monte del Piano lunga circa 1 km e da 5 viadotti dello sviluppo complessivo di circa 1700 m.

Rispetto al progetto preliminare il tracciato è stato profondamente modificato per oltre la metà della sua estensione e precisamente dal bivio Borzaga a Canavaccio.

Tale determinazione è stata assunta in quanto il tracciato preliminare, alla luce degli approfondimenti svolti in questa fase di progettazione, si è manifestato in talune situazioni di difficile realizzazione.

Il vecchio tracciato, infatti, all'altezza del bivio Borzaga piegava bruscamente a destra con una curva di 600 m di raggio per dirigersi sull'altro versante della valle del Fiume Metauro.

In questo tratto il tracciato si sviluppava prevalentemente in viadotto per il superamento delle ampie incisioni prodotte dal Fosso di Santa Maria degli Angeli e dallo stesso Fiume Metauro.

Inoltre, prima dell'attraversamento del Metauro, è stato necessario inserire un ulteriore svincolo per l'accesso alla S.S. 73 bis, in quanto la precarietà degli spazi al bivio Borzaga prodotta proprio dallo stesso andamento del tracciato, non ha consentito la realizzazione di uno svincolo completo con le tre arterie viarie che confluiscono in questo punto, vale a dire la S.S. 73 bis, l'attuale strada statale per Urbino e la futura bretella per Urbino, ma solo uno svincolo rivolto verso quest'ultima arteria.

Oltretutto la realizzazione di questo ulteriore svincolo è resa abbastanza difficoltosa, se non impossibile, dal fatto che, comunque, sarebbe stato necessario innalzare la livelletta prevista nel progetto preliminare, in quanto, questa, proprio in corrispondenza dell'attraversamento del Fiume Metauro, interferisce con la vecchia ferrovia per Urbino, che, essendo "sospesa" e non "dismessa" ed essendo anche oggetto di varie ipotesi di recupero e di ripristino, non può essere devastata.

Dopo l'attraversamento del Metauro, il tracciato preliminare si sviluppava dapprima in galleria e successivamente in viadotto attraverso il quale attraversava di nuovo il Fiume Metauro e si riportava sulla sua riva sinistra nei pressi di Canavaccio da dove poi raggiungeva il tratto di strada già realizzato secondo un tracciato che non è stato variato.

Alla luce di queste considerazioni, è stata prospettata una nuova soluzione di tracciato, che, con opere d'arte più o meno simili a quelle previste dal progetto preliminare, risolve il nodo del bivio Borzaga con un solo svincolo, evita l'attraversamento per due volte del Fiume Metauro ed il passaggio lungo linea del profondo alveo del Fosso di Santa Maria degli Angeli interessando aree all'aperto meno delicate afferenti per lo più alla zona di Canavaccio già destinata dal P.R.G. di Urbino ad insediamenti per attività produttive.

In questo modo sono stati risolti i problemi tecnici e funzionali relativi a questo tratto di strada, e quelli legati alle condizioni di carattere ambientale e paesaggistico che risultano molto migliorate rispetto alla soluzione preliminare.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large signature at the top and several initials and scribbles below.

Handwritten signatures and initials scattered across the bottom half of the page, including a large signature on the right and several smaller ones on the left and center.

Nel prospetto seguente sono riportate le principali caratteristiche dei tracciati di tutti i lotti.

Carreggiata sinistra

Lotto	Lunghezza totale (mt)	Lunghezza ponti e viadotti (mt)	Lunghezza gallerie (mt)
5	6.067	1.077 (18%)	2.630 (43%)
6	4.241	600 (14%)	244 (6%)
7	6.933	923 (13%)	3.550 (51%)
8	5.535	868 (16%)	1.970 (37%)
9	5.279	372 (7%)	2.880 (54%)
10	5.217	1.356 (26%)	1.030 (20%)
TOTALE	33.272	5.196 (16%)	12.304 (37%)

Quadro Sinottico generale dell'opera di progetto Carreggiata Sx

Carreggiata destra

Lotto	Lunghezza totale (mt)	Lunghezza ponti e viadotti (mt)	Lunghezza gallerie (mt)
5	6.057	1.081 (18%)	2.800 (46%)
6	4.247	600 (14%)	201 (5%)
7	6.931	946 (14%)	3.610 (52%)
8	5.546	983 (18%)	1.900 (34%)
9	5.279	380 (7%)	2.810 (53%)
10	5.206	1.383 (27%)	1.020 (20%)
TOTALE	33.266	5.373 (16%)	12.341 (37%)

Quadro Sinottico generale dell'opera di progetto Carreggiata Dx
(%) percentuale rispetto alla lunghezza totale lotto

Da tale prospetto si evince che il Lotto 7, di circa 7 km, è quello più lungo, seguito dal Lotto 6 di circa 6 km, dai Lotti 8, 9 e 10 di lunghezza più o meno simile intorno ai 5 km e infine dal lotto più breve, il Lotto 6, di circa 4 km.
Il Lotto 7 è anche quello in cui vi è il maggior sviluppo di gallerie (3.550 m circa), anche se la loro maggiore incidenza si presenta nel Lotto 9 (54%).
Il Lotto 10, invece, è quello dove si verifica il maggior sviluppo (circa 1.400 m) e la maggior incidenza (27%) dei ponti e viadotti.

4. PRESCRIZIONI DA OTTEMPERARE

In sede di verifica di ottemperanza sono stati analizzati i documenti progettuali, e le risposte del Proponente alle singole prescrizioni, valutando l'adeguatezza delle soluzioni adottate alle richieste prescrittive del DEC/VIA/385 del 20.06.2003. Nella "Tabella di Ottemperanza" sono riepilogati le prescrizioni, le risposte del Proponente e gli esiti della presente valutazione.

MISL
 UTILE DEL 10
 Imposta di Sostituzione della Commissione

TESTO DELLA PRESCRIZIONE	SINTESI E VALUTAZIONE DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE ALLA PRESCRIZIONE	VERIFICA DI OTTEMPERANZA (ex D.Lgs. 163/2006, art. 185)
<p>a) con riferimento alla soluzione progettuale per il primo tratto del lotto 5, dovrà essere sviluppata la progettazione esecutiva secondo le linee definite dalla soluzione "A" presentata dal Proponente nella documentazione integrativa.</p>	<p>Pur essendo al livello definitivo l'attuale progettazione, la prescrizione è stata rispettata come emerge dal confronto fra la tavola di inquadramento redatta a seguito della richiesta di documentazione integrativa e le tavole degli Elaborati Generali del presente Progetto Definitivo fra cui la planimetria d'insieme del progetto stradale in scala 1:5.000</p> <p>La soluzione progettuale rispetta la prescrizione.</p>	<p>Ottemperata</p>
<p>b1) per quanto riguarda la protezione dell'ambiente idrico: in corrispondenza del campo pozzi in località Bersaglio e in località Ca' Spadone, si dovranno prevedere il sistema di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma di tipo "chiuso" con predisposizione di presidi idraulici di trattamento delle acque prima della loro immissione nei ricettori finali ed un sistema di monitoraggio in continuo specifico, oltre quanto previsto per l'ante operam;</p>	<p>In corrispondenza dei due campi pozzi è stata prevista la realizzazione di un sistema di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma di tipo "chiuso", con l'inserimento di vasche di prima pioggia e di sversamento accidentale.</p> <p>La soluzione progettuale è idonea.</p>	<p>Ottemperata</p>
<p>b2) per quanto riguarda la protezione dell'ambiente idrico: per l'intero tracciato dovranno essere approfondite il dimensionamento degli interventi di presidio idraulico differenziando, se del caso, i fenomeni di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia da quelli per gli eventi accidentali. Per i primi dovrà essere predisposto, tra l'altro, un idoneo studio sulle precipitazioni riscontrabili nell'area di intervento, mentre per la seconda tematica sarà opportuno che il dimensionamento e la scelta</p>	<p>Per il drenaggio delle acque di piattaforma in galleria sono previste vasche di raccolta e trattamento degli sversamenti accidentali (vasche di "tempo secco") con capacità utile superiore al volume di liquidi riversati, a seguito di sversamenti accidentali, dalla più grande autocisterna in circolazione (V = 40 m3). La scelta sulla localizzazione delle vasche di prima pioggia è guidata, oltre che dal principio di predisporre una adeguata densità lineare, dalla presenza di corsi d'acqua da presidiare in aree in cui la livelletta stradale converge verso l'impluvio naturale.</p> <p>Sono state raccolte le serie storiche dei dati di pioggia registrati presso le stazioni pluviometriche di S. Angelo in Vado,</p>	<p>Ottemperata</p>

Handwritten notes and signatures in the right margin, including a large signature at the bottom right.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

TESTO DELLA PRESCRIZIONE	SINTESI E VALUTAZIONE DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE ALLA PRESCRIZIONE	VERIFICA DI OTTEMPERANZA (ex D.Lgs. 163/2006, art. 185)
<i>dell'ubicazione avvenga sulla base delle ipotesi di vulnerabilità degli acquiferi e del rischio di accadimento dell'evento accidentale;</i>	Urbania e Urbino, che risultano essere le più significative. La soluzione progettuale è idonea.	
<i>b3) per quanto riguarda la protezione dell'ambiente idrico: per quanto riguarda in particolare i potenziali impatti sul sistema idrico sotterraneo, bisognerà limitare le interferenze mediante l'adozione delle migliori tecnologie in fase di realizzazione e l'impermeabilizzazione del rivestimento delle gallerie o della roccia al contorno;</i>	Circa la metà delle gallerie previste dal progetto attraversano, parzialmente o per intero, terreni a permeabilità bassa o assente con conseguente basso impatto nei confronti della componente; nei tratti su terreni ad elevata permeabilità primaria o secondaria invece, l'effetto drenante prodotto dai condotti sulle acque sotterranee potrebbe ripercuotersi sul regime idrico superficiale e profondo, con impoverimento o isterilimento di eventuali sorgenti. I potenziali impatti sul sistema idrico e gli interventi di mitigazione collegati sono trattati nelle relazioni delle gallerie ai capitoli "Sezioni tipologiche" e capitolo "Piano di monitoraggio in corso d'opera", queste riguardano principalmente l'impermeabilizzazione delle gallerie ed il monitoraggio della falda in fase di realizzazione del tracciato. Le verifiche effettuate sono soddisfacenti.	Ottemperata
<i>c1) dovrà essere prodotto uno studio di dettaglio relativo a: · interferenze idrogeologiche con particolare riferimento al rapporto dell'opera con il tetto della falda e alle relative interferenze a seguito delle oscillazioni freatiche;</i>	L'analisi di interferenza fra l'opera e la falda è riportata nella relazione geologica al paragrafo "Falda e sorgenti" oltre che negli elaborati grafici (carta idrogeologica e ricostruzioni geolitologiche) dove sono indicati i punti di indagine (piezometri) e la quota della falda al marzo del 2004. L'approfondimento svolto risulta soddisfacente.	Ottemperata
<i>c2) dovrà essere prodotto uno studio di dettaglio relativo a: · stabilità dei versanti tenendo nel debito conto anche le possibili implicazioni in caso di eventi sismici e nelle aree con eventuali colate detritiche;</i>	La stabilità dei versanti è trattata sia nella parte relativa alla geologia e geomorfologia del tracciato, dove vengono trattate dimensioni, caratteristiche, pericolosità e rischio dei movimenti franosi, che nelle tavole progettuali di sistemazione dei	Ottemperata

MINISTERO
TUTELA DEL TERRITORIO
Commissione Tecnica
dell'Impianto
Seconda Commissione

TESTO DELLA PRESCRIZIONE	SINTESI E VALUTAZIONE DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE ALLA PRESCRIZIONE	VERIFICA DI OTTEMPERANZA (ex D.Lgs. 163/2006, art. 185)
	<p>movimenti franosi, dove vengono dimensionati gli interventi di sistemazione di tipo strutturale. Analoga trattazione è presente nella parte relativa agli interventi di mitigazione ed al monitoraggio dei versanti, in cui gli interventi progettuali previsti sono invece di ingegneria naturalistica. Lo studio dei movimenti franosi in oggetto comprende anche i dissesti perimetrati dal PAI. L'argomento risulta approfondito in modo sufficiente.</p>	
<p>c3) dovrà essere prodotto uno studio di dettaglio relativo a: - l'impatto sul corpo stradale in sede in seguito di sollecitazioni sismiche;</p>	<p>Sulla base dell'inquadramento geologico geomorfologico generale della zona interessata dalle opere, e ad un inquadramento storico-sismologico con raccolta degli eventi sismici avvenuti in passato, ed indicazioni delle intensità sismiche registrate, sono state individuate le categorie sismiche per le opere con riferimento alle macrozone stabilite dalla normativa vigente (al 2004) ed alla microzonazione sismica lungo il tracciato, con individuazione di eventuali punti critici (rischio di amplificazione locale, liquefazione, zone intrinsecamente instabili o metastabili, discontinuità tettoniche, ecc.). Ai sensi della Circ. Min. Infrastrutture e Trasporti n. 312 dell'11.12.2009 alla presente progettazione non si applica il D.M. 14.01.2008. I dati prodotti possono considerarsi sufficienti per il livello progettuale.</p>	<p>Ottemperata</p>
<p>d1) dovrà essere predisposto un'articolato progetto di cantierizzazione, che comprenda: - adeguate misure di controllo e mitigazione degli impatti derivanti dalle attività di cantiere, sia per i cantieri puntuali che per quelli d'opera, con particolare riferimento al</p>	<p>Il posizionamento delle aree di cantiere è stato effettuato valutando le possibili alternative e preferendo le aree degli svincoli da realizzare. In questo caso anche le piste di accesso ai cantieri minori divengono quelle del tracciato di progetto stesso riducendo occupazioni di suolo e problemi di recupero in fase di dismissione. Nella relazione tecnica sono individuate nel dettaglio tutte le opere di</p>	<p>Ottemperata</p>

Handwritten notes and signatures on the right margin, including a vertical line of marks and various initials.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

DIREZIONE REGIONALE
 DEL TERRITORIO E DEL
 AMBIENTE
 MINISTERO DELL'AMBIENTE
 E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL
 PAESAGGIO
 Commissione Tecnica di Verifica
 dell'Impatto Ambientale - VIA e
 il Segretario della Commissione

TESTO DELLA PRESCRIZIONE	SINTESI E VALUTAZIONE DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE ALLA PRESCRIZIONE	VERIFICA DI OTTEMPERANZA (ex D.Lgs. 163/2006, art. 185)
<p><i>rumore, alle vibrazioni, alle problematiche connesse ai movimenti dei mezzi di cantiere, all'inquinamento atmosferico, idrico e da idrocarburi;</i></p>	<p>mitigazione e riduzione degli impatti prodotti dalle aree di cantiere sulle componenti ambientali. Le misure e le opere di mitigazione individuate risultano adeguate.</p>	
<p><i>d2) dovrà essere predisposto un articolato progetto di cantierizzazione, che comprenda:</i> <ul style="list-style-type: none"> · un progetto di ripristino delle aree al termine dei lavori; </p>	<p>Prevista la rinaturalizzazione delle aree nella fase finale.</p>	<p>Ottemperata</p>
<p><i>d3) dovrà essere predisposto un articolato progetto di cantierizzazione, che comprenda:</i> <ul style="list-style-type: none"> · dettagliati progetti di sistemazione ambientale delle aree dei depositi e per quanto riguarda il deposito "Cava S. Anna" dovrà essere eseguita una verifica specifica di compatibilità con gli obiettivi di tutela della riserva naturale "Gola del Furlo" con relativa analisi di incidenza; </p>	<p>Il bilancio delle terre, effettuato su ogni singolo lotto, ha evidenziato un esubero di materiale da collocare a deposito di circa 2,9 milioni di mc. Per le aree che dovranno accogliere i materiali di risulta è stata condotta un'apposita analisi di sito per ciascuna di esse, in più per la cava di S. Anna a servizio dei lotti 9 e 10, in accordo con la normativa vigente, è stata prodotta una valutazione di incidenza. L'analisi svolta è sufficiente per il livello di progettazione in esame.</p>	<p>Ottemperata (rispetto alle diverse alternative previste, si dovrà tener conto della sequenza di realizzazione dei lotti)</p>
<p><i>d4) dovrà essere predisposto un articolato progetto di cantierizzazione, che comprenda:</i> <ul style="list-style-type: none"> · in merito agli approvvigionamenti degli inerti, il progetto di cantierizzazione dovrà includere anche le modalità di reperimento degli inerti, la coltivazione ed il ripristino dei siti, i percorsi e le modalità di trasporto ivi incluse le valutazioni degli impatti connessi e delle loro mitigazioni. A tal riguardo si precisa che l'eventuale utilizzo dei materiali alluvionali provenienti da attività di regimazione idraulica, così </p>	<p>Con Delibera del Consiglio Regionale n. 47/2002, ai sensi dell'articolo 7, comma 5, della l.r. 1° dicembre 1997, n. 71, veniva approvato il piano regionale delle attività estrattive (PRAE) della Regione Marche. Al suo interno il Piano prevede una specifica direttiva per le cave di prestito (ai sensi dell'art. 6, comma 2 lettera e) della L.R. 71/97 e s.m.i.) da individuare all'interno dei piani per le attività estrattive provinciali. La provincia di Pesaro e Urbino nel PPAE aveva individuato i quantitativi necessari alla realizzazione delle OO.PP. di valenza provinciale, attribuendo alla realizzazione dei 6 lotti della E-78 oltre 1.800.000 mc di materiale che risultano sufficienti al fabbisogno evidenziato in progetto. Quindi successivamente con</p>	<p>Ottemperata (rispetto alle diverse alternative previste, si dovrà tener conto della sequenza di realizzazione dei lotti)</p>

TESTO DELLA PRESCRIZIONE	SINTESI E VALUTAZIONE DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE ALLA PRESCRIZIONE	VERIFICA DI OTTEMPERANZA (ex D.Lgs. 163/2006, art. 185)
<p>come ipotizzato dal Proponente, dovrà essere compatibile con gli interventi previsti dal Piano di Bacino per l'assetto idrogeologico dell'area e potrà prevedere l'impiego dei soli quantitativi eccedenti ai fabbisogni di cui ai programmi ed agli interventi dell'Autorità di Bacino competente, destinati, ad esempio, alla difesa idraulica, idrogeologica, per il ripascimento del litorale soggetto ad erosione costiera, ecc;</p>	<p>Delibera di Consiglio Provinciale n.80 del 28/09/2007 - 1° Variante Parziale PPAE e PEAE ha individuato i singoli poli estrattivi ed i quantitativi di materiale specifici per le OO.PP. in progetto.</p> <p>L'analisi svolta è adeguata.</p>	
<p>e) per quanto riguarda, in particolare, gli interventi di mitigazione dell'impatto acustico in corrispondenza dei recettori individuati in fregio alla direttrice stradale, dovranno essere aggiornati in considerazione dei seguenti criteri:</p> <p>1- nel caso del perdurare dell'assenza di zonizzazione acustica ufficiale si procederà ad una classificazione stralcio da concordare con le competenti amministrazioni comunali;</p> <p>2- dovrà comunque essere garantito almeno il rispetto dei valori limite di 65 (diurno) e 55 (notturno) dBA. Qualora tale obiettivo non fosse ragionevolmente conseguibile ovvero in presenza di edifici isolati, si dovranno comunque prevedere adeguati interventi di isolamento dei singoli recettori, interventi che dovranno comunque garantire condizioni di comfort climatico in tutte le stagioni;</p>	<p>Nella documentazione a corredo del progetto definitivo "di seconda fase", integrato per quanto riguarda la parte acustica, si rileva:</p> <p>1) tutti i comuni attraversati si sono dotati di una propria zonizzazione acustica e dunque non è necessario dotarsi di una classificazione stralcio;</p> <p>2) la verifica dei singoli bersagli è stata oggetto di un apposito approfondimento sullo studio previsionale acustico - stato di progetto mitigato, in cui vengono individuati gli edifici per i quali i limiti di 65 dB (diurno) e 55 dB (notturno) non sono rispettati; per tali elementi vengono individuati gli appositi interventi sul ricettore atti a garantire il confort climatico in tutte le stagioni;</p> <p>3) il dettaglio degli imbocchi delle gallerie sarà redatto nel successivo progetto esecutivo;</p> <p>4) per le barriere acustiche sono state individuate diverse tipologie nel quaderno degli interventi di mitigazione ambientale, e le stesse sono state contestualizzate nelle planimetrie progettuali degli interventi di mitigazione in scala 1:2.000;</p> <p>5) le soluzioni individuate bene si</p>	<p>Ottemperata</p>

[Handwritten signatures and initials]

TESTO DELLA PRESCRIZIONE	SINTESI E VALUTAZIONE DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE ALLA PRESCRIZIONE	VERIFICA DI OTTEMPERANZA (ex D.Lgs. 163/2006, art. 185)
<p>3- il progetto esecutivo acustico dovrà esplicitare e dettagliare le modalità di trattamento acustico degli imbocchi delle gallerie, indicati in via tipologica dallo studio di impatto ambientale;</p> <p>4- il progetto esecutivo acustico dovrà anche contenere un adeguato studio architettonico delle barriere acustiche atto a rendere ottimale l'inserimento dell'opera nel contesto limitrofo, facendo, se del caso, ricorso anche a soluzioni diverse da quelle ipotizzate nello studio di impatto ambientale e rivolte ad opere di rimodellamento, inserimento di terrapieni con muri verdi, ecc;</p> <p>5- quando la posizione e la tipologia delle opere di mitigazione (quali barriere acustiche, elementi diffrattivi, tunnel artificiali, etc.) risulti favorevole alla captazione dell'energia solare e quando l'energia prodotta possa essere utilmente impiegata per l'illuminazione di gallerie e/o segnalazioni luminose per l'incremento della sicurezza stradale, le opere di contenimento dell'inquinamento acustico dovranno integrare appositi pannelli fotovoltaici e prevedere gli accessori per la produzione di energia elettrica;</p> <p>6- all'avvio dell'esercizio della nuova infrastruttura dovranno essere concordate con le competenti autorità (Regione e ARPA) periodiche misure di controllo degli effettivi livelli sonori in corrispondenza dei recettori presenti nella fascia di</p>	<p>prestano all'installazione di pannelli fotovoltaici, il progetto esecutivo degli impianti sarà redatto in fase successiva;</p> <p>6) i punti di monitoraggio del rumore sono stati individuati nelle planimetrie degli interventi di mitigazione ambientale e riportati con le opportune specifiche e protocolli nel Piano di Monitoraggio Ambientale.</p> <p>Le analisi condotte sono sufficienti per il livello di progettazione in esame. Dovranno essere sviluppate in sede di progettazione esecutiva.</p>	

94

TESTO DELLA PRESCRIZIONE	SINTESI E VALUTAZIONE DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE ALLA PRESCRIZIONE	VERIFICA DI OTTEMPERANZA (ex D.Lgs. 163/2006, art. 185)
<p>interferenza della strada, finalizzate a verificare l'adeguatezza delle opere di contenimento realizzate contestualmente all'infrastruttura. Il proponente dovrà adeguare le opere di mitigazione qualora le misure evidenziassero significativi scostamenti fra livelli sonori misurati post operam e livelli stimati nell'ambito dello studio di impatto ambientale;</p>		
<p>f) dovrà essere prodotto un progetto esecutivo di inserimento ambientale che, in riferimento a quanto predisposto nella documentazione integrativa ottimizzi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • i segni territoriali esistenti e creati dalle opere in progetto al fine di ridurre l'artificialità dell'intervento ed integrare lo stesso con il territorio attraversato, anche attraverso l'adozione di soluzioni architettoniche delle opere in elevazione idonee allo scopo; • l'utilizzo, per tutti gli interventi di piantagione e di rinverdimento, di specie vegetali autoctone, individuate sulla base dei caratteri vegetazionali tipici della zona, nonché in relazione alla maggiore adattabilità delle stesse con l'infrastruttura viaria e con il traffico veicolare; • la sistemazione delle aree impegnate in via provvisoria per le attività di cantiere, privilegiando la restituzione agli usi originari ovvero integrandole all'interno delle 	<p>Per quel che riguarda il presente definitivo, tutti gli interventi di mitigazione si caratterizzano e contestualizzano negli elaborati di progetto, attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • una relazione descrittiva degli interventi; • la rappresentazione con sezioni, sezioni tipo e schemi, degli interventi di mitigazione (a verde, di ingegneria naturalistica, ...) con relativa descrizione delle tecniche adottate, raccolti in un apposito "Quaderno degli interventi"; • il posizionamento, con planimetrie di inquadramento a scala 1:5.000 e di dettaglio a scala 1:2.000, delle tipologie degli interventi previsti; • la descrizione delle operazioni di conduzione del cantiere e di ripristino delle aree interessate dalla fase di realizzazione della strada; • il progetto delle aree destinate a deposito permanente dei materiali di scavo in esubero; • il programma di monitoraggio e manutenzione degli interventi. <p>Gli interventi proposti risultano idonei. Dovranno essere sviluppati in sede di progettazione esecutiva.</p>	<p>Ottemperata</p> <p><i>[Handwritten signatures and initials: H, ES, A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z]</i></p>

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

TESTO DELLA PRESCRIZIONE	SINTESI E VALUTAZIONE DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE ALLA PRESCRIZIONE	VERIFICA DI OTTEMPERANZA (ex D.Lgs. 163/2006, art. 185)
<i>aree di sistemazione ambientale;</i>		
<i>g) dovrà essere data idonea informativa al Ministero dell'Ambiente qualora le opere valutate dovessero essere modificate per tenere conto delle indicazioni formulate dal Piano di Assetto Idrogeologico, al momento della sua entrata in vigore;</i>	Non sono previste al momento modifiche	Ottemperata
<i>h) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Marche e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;</i>	<p>Anche con riferimento in sigle alle precedenti prescrizioni:</p> <p>Regione Marche</p> <p>1) ottemperata ai punti c2 e g per quanto riguarda i fenomeni gravitativi, per quanto riguarda invece le verifiche idrauliche sugli attraversamenti, questi sono stati verificati su portate associate a tempi di ritorno di 200 anni, come previsto dal Piano di Assetto Idrogeologico della Regione Marche;</p> <p>2) verificato nella relazione idrologica (T00_ID00_IDR_RE05_B) e collegato elaborato grafico (T00_ID00_IDR_DI22_B) relativo allo studio dell'attraversamento del ponte "Cavaticci";</p> <p>3) come indicato nelle relazioni generali ed in quelle relative ai depositi di materiale di risulta, per la realizzazione della strada verrà utilizzato il materiale derivante dagli scavi prevedendo, per una limitata frazione del totale caratterizzata da minore qualità geotecnica, un'opportuna stabilizzazione a calce o cemento; il surplus del materiale derivante dagli scavi verrà conferito allo stoccaggio nei siti di deposito;</p> <p>4) ottemperata ai punti d3 ed f;</p> <p>5) ottemperata ai punti d1, d2 ed f;</p> <p>6) ottemperata ai punti b1,b2,b3,b4 e c1;</p> <p>7) ottemperata ai punti b2 e c1;</p>	Ottemperata

TESTO DELLA PRESCRIZIONE	SINTESI E VALUTAZIONE DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE ALLA PRESCRIZIONE	VERIFICA DI OTTEMPERANZA (ex D.Lgs. 163/2006, art. 185)
	MIBAC 1. prevista nella relazione archeologica; 2. ottemperato al punto f; 3. ottemperato ai punti d1, d2 ed f; 4. ottemperata nelle relazioni generali; 5. ottemperato al punto e. 6. ottemperato nella relazione generale ed al punto f. I richiami alle prescrizioni precedenti e la documentazione fornita sono adeguati.	
i) a conclusione della progettazione esecutiva, e comunque prima dell'avvio dei lavori, il progetto adeguato alle prescrizioni dovrà essere inviato per la verifica di ottemperanza presso il MATTM		Da reiterare con riferimento alla Verifica di Attuazione

Quanto al PMA, è stata prodotta una versione da sviluppare ed approfondire in sede di progettazione esecutiva, anche in considerazione degli ulteriori rilevamenti ante-operam che saranno effettuati.

Per effetto di quanto esposto in precedenza, ai fini dell'emissione della Verifica di Ottemperanza del Progetto Definitivo "SGC E 78 Grosseto-Fano Tronco Selci Lama - S. Stefano Gaita Lotti 5/6/7/8/9/10" alle prescrizioni in merito contenute nel Parere DEC/VIA/385 del 20.6.2003, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale, premesso che la verifica alle prescrizione dovrà essere reiterata e confermata in fase di progetto esecutivo, esprime

PARERE CHE

1. Sussista una sostanziale coerenza del Progetto Definitivo con il precedente Progetto Definitivo che ha ottenuto la pronuncia di compatibilità ambientale con DEC/VIA/385 del 20.6.2003.
2. Le variazioni sul Progetto Definitivo, fra "prima fase" e "seconda fase", non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comportano altre sostanziali modificazioni, rispetto al progetto di cui al decreto di compatibilità ambientale.
3. Il PMA, nelle linee generali di impostazione, è condivisibile, tuttavia dovrà essere modulato secondo quanto previsto dalla Normativa vigente (All. tecnico XXI del

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including names like 'L. G. S.', 'M.', 'P.', 'U.', 'V.', 'W.', 'X.', 'Y.', 'Z.', 'AA', 'BB', 'CC', 'DD', 'EE', 'FF', 'GG', 'HH', 'II', 'JJ', 'KK', 'LL', 'MM', 'NN', 'OO', 'PP', 'QQ', 'RR', 'SS', 'TT', 'UU', 'VV', 'WW', 'XX', 'YY', 'ZZ', 'AAA', 'BBB', 'CCC', 'DDD', 'EEE', 'FFF', 'GGG', 'HHH', 'III', 'JJJ', 'KKK', 'LLL', 'MMM', 'NNN', 'OOO', 'PPP', 'QQQ', 'RRR', 'SSS', 'TTT', 'UUU', 'VVV', 'WWW', 'XXX', 'YYY', 'ZZZ', 'AAA', 'BBB', 'CCC', 'DDD', 'EEE', 'FFF', 'GGG', 'HHH', 'III', 'JJJ', 'KKK', 'LLL', 'MMM', 'NNN', 'OOO', 'PPP', 'QQQ', 'RRR', 'SSS', 'TTT', 'UUU', 'VVV', 'WWW', 'XXX', 'YYY', 'ZZZ']

D.Lgs. 163/2006) per quel che riguarda la versione da produrre con il Progetto Esecutivo.

PRODOTTO DA
CLA DEL TERRA
Commissione Tecnica
Ambientale
Comune di Grosseto
Via S. Stefano 10
51100 Grosseto (GR)
Tel. 0564/471111
Fax 0564/471112
E-mail: c.ambientale@comune.grosseto.it

PER TUTTO QUANTO SOPRA ARGOMENTATO

È verificata l'ottemperanza del Progetto Definitivo alle prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale, alle seguenti prescrizioni:

- Contestualmente alla progettazione esecutiva, il Proponente dovrà curare che siano aggiornate in apposita relazione, anche ai fini della cantierizzazione e della stesura del PMA in versione finale, gli aspetti relativi a:
 - effetti sulla rete infrastrutturale di livello inferiore durante e dopo il cantiere, anche in relazione al tratto antecedente e al tratto successivo della Grosseto-Fano;
 - quali modifiche colturali siano ipotizzabili in ragione della nuova accessibilità, e gli eventuali provvedimenti da intraprendere durante e dopo il cantiere.
- Contestualmente alla progettazione esecutiva, il Proponente dovrà curare che siano verificati in apposita relazione i limiti di accettabilità di emissioni acustiche ai sensi del D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142.
- Dovrà essere integrato il piano di cantierizzazione in merito agli accorgimenti di carattere ambientale da prendere in considerazione in corso d'opera (inquinamento acustico, atmosferico, idrico, ecc.) nonché alla viabilità locale.
- Contestualmente alla progettazione esecutiva, il Proponente dovrà:
 - riverificare le ipotesi del progetto definitivo relativamente agli effetti della sequenza di realizzazione dei Lotti;
 - curare che siano verificati gli aspetti progettuali per le cave e discariche relativi a tutte le componenti ambientali coinvolte (atmosfera, clima acustico, ambiente idrico, vegetazione, fauna ed ecosistemi), nonché che sia redatta una pianificazione puntuale dei trasporti connessi. Dovrà altresì effettuare quanto previsto dal D.Lgs n°152/06, modificato col D.Lgs.4/08.
- Contestualmente alla progettazione esecutiva, il Proponente dovrà curare che per gli interventi di ripristino ambientale delle aree occupate dai cantieri siano specificati gli interventi di bonifica e di ripristino della fertilità del suolo, in particolare quello ad uso agricolo, nonché le misure di mitigazione delle operazioni di cantiere in corso d'opera.
- Il Proponente dovrà trasmettere il programma di rilevazioni ambientali ante operam fino alla data prevista di inizio lavori, e, in sede di presentazione del progetto esecutivo, le risultanze fino a quel momento.
- Il PMA, redatto secondo le Linee Guida della Commissione (in accordo con All. tecnico XXI del D.Lgs. 163/2006), dovrà essere modulato ed armonizzato secondo le indicazioni riportate nel presente parere e secondo le risultanze delle rilevazioni ante operam, corredandolo da un cronoprogramma coordinato con le attività di cantiere.

- Concordando gli standard anche in relazione alle reti di monitoraggio degli Enti Locali di controllo, il Proponente dovrà prevedere la restituzione periodica programmata e su richiesta delle informazioni e dei dati in maniera strutturata e georeferenziata, di facile utilizzo ed aggiornamento, e con possibilità sia di correlazione con eventuali elaborazioni modellistiche sia di confronto con i dati previsti nel SIA.
- In sede di affidamento dei lavori, il progetto definitivo dovrà includere tutti gli oneri derivanti dall'ottemperanza alle prescrizioni del presente parere e alle prescrizioni del DEC/VIA/385 del 20.06.2003. Si dovranno inoltre inserire, nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto, ecc.), le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.
- A conclusione della progettazione esecutiva, e comunque prima dell'avvio dei lavori, il progetto adeguato alle prescrizioni dovrà essere inviato per la Verifica di Attuazione presso il MATTM, con annessa relazione attestante le modalità di ottemperanza alle prescrizioni stesse, che si tratti di quelle contenute nel presente parere ovvero di quelle contenute nel DEC/VIA/385 del 20.6.2003, se riferite al progetto esecutivo e ove anche già ottemperate nel progetto definitivo, in modo da documentare criticamente la coerenza interscalare dei dettagli progettuali passando da un livello all'altro e attestare il permanere dei requisiti di ottemperanza.

98 29

[Handwritten mark]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

- Presidente Claudio De Rose
- Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)
- Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)
- Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)
- Avv. Sandro Campilongo (Segretario)
- Prof. Saverio Altieri
- Prof. Vittorio Amadio
- Dott. Renzo Baldoni
- Prof. Gian Mario Baruchello
- Dott. Gualtiero Bellomo
- Avv. Filippo Bernocchi
- Ing. Stefano Bonino
- Ing. Eugenio Bordonali
- Dott. Gaetano Bordone
- Dott. Andrea Borgia
- Prof. Ezio Bussoletti
- Ing. Rita Caroselli
- Ing. Antonio Castelgrande

Claudio De Rose
Giuseppe Caruso
Guido Monteforte Specchi
Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
Sandro Campilongo
Saverio Altieri
Vittorio Amadio
Renzo Baldoni
Gian Mario Baruchello
Gualtiero Bellomo
ASSENTE
Filippo Bernocchi
Stefano Bonino
Eugenio Bordonali
ASSENTE
ASSENTE
Ezio Bussoletti
Rita Caroselli
Antonio Castelgrande

- Arch. Laura Cobello
- Prof. Carlo Collivignarelli
- Dott. Siro Corezzi
- Dott. Maurizio Croce
- Prof.ssa Barbara Santa De Donno
- Avv. Luca Di Raimondo
- Dott. Cesare Donnhauser
- Ing. Graziano Falappa
- Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini
- Prof. Antonio Grimaldi
- Ing. Despoina Karniadaki
- Dott. Andrea Lazzari
- Arch. Sergio Lembo
- Arch. Salvatore Lo Nardo
- Arch. Bortolo Mainardi
- Prof. Mario Manassero
- Avv. Michele Mauceri
- Ing. Arturo Luca Montanelli

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
ASSENTE

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
ASSENTE

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
ASSENTE

[Handwritten signature]
ASSENTE

[Handwritten signature]
ASSENTE

[Handwritten mark]

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il segretario della Commissione

- Ing. Francesco Montemagno
- Ing. Santi Muscarà
- Avv. Rocco Panetta
- Arch. Eleni Papafeludi Melis
- Ing. Mauro Patti
- Dott.ssa Francesca Federica Quercia
- Dott. Vincenzo Ruggiero
- Dott. Vincenzo Sacco
- Avv. Xavier Santiapichi
- Dott. Franco Secchieri
- Arch. Francesca Soro
- Ing. Roberto Viviani

F. Montemagno

ASSENTE

ASSENTE

Eleni Papafeludi Melis

ASSENTE

Francesca Federica Quercia

Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Sacco

Xavier Santiapichi

Franco Secchieri

Francesca Soro

Roberto Viviani

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il segretario della Commissione

D

La presente copia fotostatica composta
di N° 19 fogli è conforme al
suo originale.

Roma, U 22/06/2011