

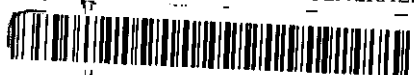


*Ministero dell'Ambiente  
e della Tutela del Territorio  
e del Mare*

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. ....

Rif. 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-93\_2011-0196.DOC

*[Signature]*  
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)



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica 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

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

*[Handwritten signatures and initials]*

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DIREZIONE REGIONALE DEL TERRITORIO  
E DEL PAESAGGIO  
COMMISSIONE AMBIENTALE  
VIA E VAS  
S. Stefano Gaita Lotti 5/6/7/8/9/10

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

**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

## 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 della documentazione della Relazione di Ottemperanza alle prescrizioni prevista dal D.Lgs. 163/2006.

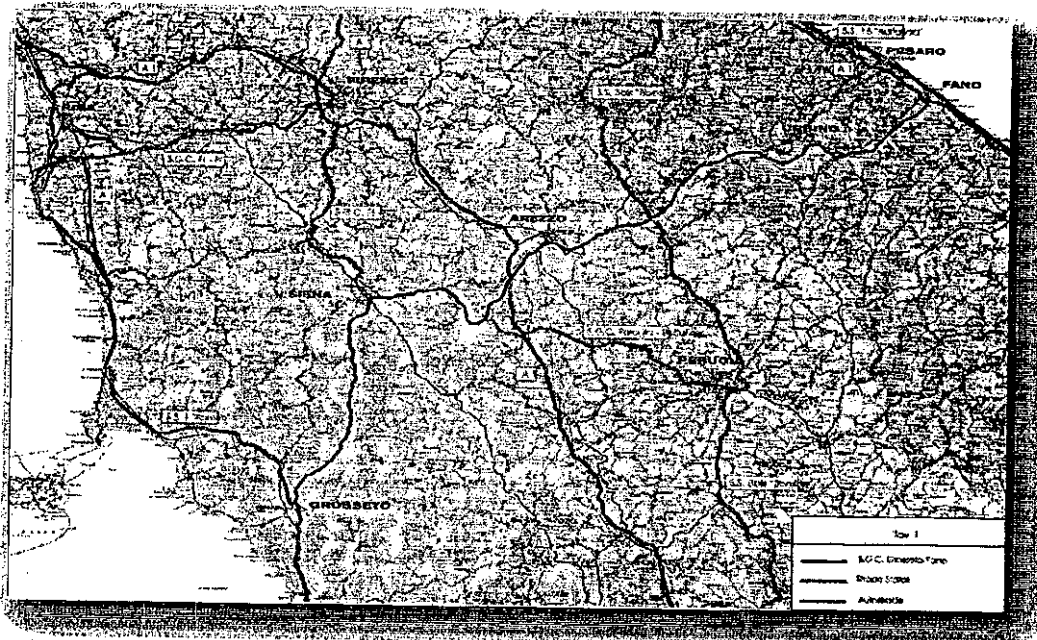
**In data 3.5.2011**, al prot. CTVA-2011-0001644, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS acquisiva la nota prot. 2011-DVA-0010364 del 2.5.2011 con cui la Direzione Generale Valutazioni Ambientali del MATTM trasmetteva la documentazione integrativa inviata da ANAS S.p.A. con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

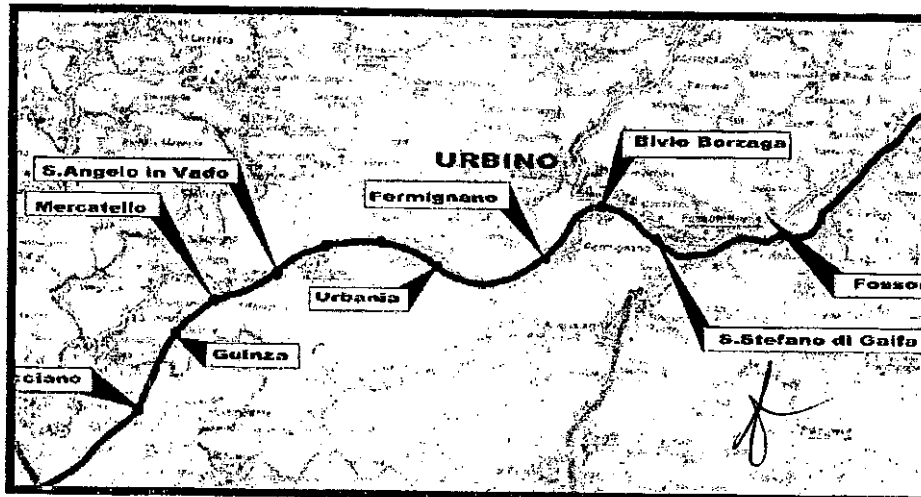


# **RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA**

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.



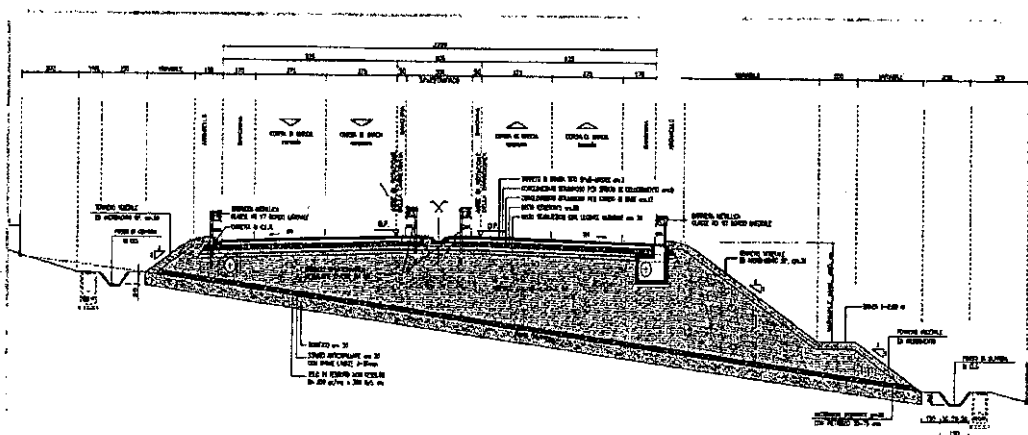
Il tratto qui esaminato misura 33 km ca. suddivisi in 6 lotti funzionali che si sviluppano interamente sul territorio della Provincia di Pesaro e Urbino, interessando alternativamente i due lati della valle del Metauro da S Angelo in Vado a Fermignano (Comuni di S. Angelo in Vado, Urbania, Fermignano 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.



to prescelto  
tipo **B** delle  
à ambientale  
delle nuove

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.



1.  $\mathbb{R}^n$  is a vector space over  $\mathbb{R}$  with the usual addition and scalar multiplication. The dimension of  $\mathbb{R}^n$  is  $n$ . The standard basis for  $\mathbb{R}^n$  is  $\{e_1, e_2, \dots, e_n\}$  where  $e_i = (0, \dots, 1, \dots, 0)$  with 1 in the  $i$ -th position. The standard inner product on  $\mathbb{R}^n$  is defined by  $\langle x, y \rangle = x_1 y_1 + x_2 y_2 + \dots + x_n y_n$ . The standard norm on  $\mathbb{R}^n$  is defined by  $\|x\| = \sqrt{\langle x, x \rangle}$ .

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.



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.



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 scavalcamento 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 Galliotti 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

in maniera molto pesante sia con l'attuale assetto insediativo e sia con quello di previsione futura.

Lo spostamento del tracciato ha consentito non solo di venire incontro alle esigenze del Comune di Fermignano ma anche di ridurre l'impatto ambientale prodotto dalla nuova strada, sia in termini paesaggistici che di disturbo alle popolazioni interessate, in quanto essa nel tratto compreso tra Calpino ed il Cimitero di Fermignano, si svolge quasi del tutto in galleria naturale ed i pochi tratti all'aperto sono comunque abbastanza distanti dagli insediamenti abitativi esistenti.

#### ➤ **Lotto 10**

Il Lotto 10 si svolge interamente nel territorio del Comune di Urbino e va dal Bivio Borzaga, dove è stato posizionato lo svincolo di Urbino - Fermignano Est, a Santo Stefano di Gaifa dove si allaccia al tratto di superstrada già realizzato.

Lo svincolo di Urbino - Fermignano Est è stato studiato in maniera tale da servire la nuova bretella per Urbino, l'attuale strada statale per Urbino e la S.S. 73 bis di Bocca Trabaria.

La confluenza in un unico punto di queste tre arterie viarie, associata alla sfavorevole condizione morfologica e antropica dei luoghi, hanno reso estremamente difficile e laboriosa per i progettisti la ricerca della soluzione proposta che, oltre ad assolvere in maniera efficace la funzionalità del nodo interviario, soddisfi anche le richieste e le esigenze delle popolazioni interessate.

Il nuovo tracciato, superata la zona dello svincolo e la profonda depressione prodotta dal Fosso di Santa Maria degli Angeli attraverso l'omonimo ponte, si introduce in una galleria lunga circa 1 km per superare il rilievo del Monte del Piano.

All'uscita della galleria il tracciato prosegue lungo la riva sinistra del Fiume Metauro superando con un ponte lungo circa 400 m ed alto più di 20 m (ponte San Marino) un'ampia depressione, in cui è presente l'impianto di potabilizzazione ed alcuni pozzi utilizzati per l'approvvigionamento idrico di Urbino.

L'ubicazione del tracciato è stata studiata in maniera tale da non interferire con tali opere, che, comunque, vengono utilizzate dal Comune di Urbino solo stagionalmente in periodi di emergenza idrica.

Superata questa depressione il tracciato si attesta mediante un piccolo rilevato su un pianoro esistente, lungo il quale viene scavalcata la sede molto incassata della vecchia ferrovia per Urbino.

Da qui la nuova strada si riaccosta alla riva del Fiume Metauro, seguendo un itinerario compreso tra il corso d'acqua ed il limite di P.R.G. del Comune di Urbino nella zona di Canavaccio destinata ad insediamenti produttivi.

In questo tratto il tracciato si sviluppa tutto in viadotto (viadotto Canavaccio) che con i suoi 700 m di lunghezza rappresenta il viadotto più lungo di tutto il tracciato.

Dopo aver attraversato il Fosso di Canavaccio il nuovo tracciato si sposta all'interno della valle seguendo un percorso molto prossimo alla sede della vecchia ferrovia per Urbino, attraverso il quale raggiunge a Santo Stefano di Gaifa il tratto di superstrada già realizzato su cui gradualmente si inserisce.

In questo punto è stato posizionato lo svincolo denominato "Canavaccio - Santo Stefano di Gaifa", che risulta già parzialmente realizzato.

Lungo questo tratto il tracciato si sviluppa in parte in trincea ed in parte in rilevato, inoltre è presente un piccolo ponte per l'attraversamento del Fosso Cavaticci.

Complessivamente il tracciato del Lotto 10 misura 5.206 m.

L'andamento planimetrico si compone di quattro curve, il cui raggio minimo è superiore a 1000 m, mentre il profilo altimetrico è contrassegnato da 3 livellette, la cui massima pendenza è del 2,1%.





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%)
<b>TOTALE</b>	<b>33.272</b>	<b>5.196 (16%)</b>	<b>12.304 (37%)</b>

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%)
<b>TOTALE</b>	<b>33.266</b>	<b>5.373 (16%)</b>	<b>12.341 (37%)</b>

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.

# TESTO DELLA PRESCRIZIONE

# SINTESI E VALUTAZIONE DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE ALLA PRESCRIZIONE

# VERIFICA DI OTTEMPERANZA (ex D.Lgs. 163/2006, art. 185)

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.

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

La soluzione progettuale rispetta la prescrizione.

Ottemperata

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;

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. La soluzione progettuale è idonea.

Ottemperata

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

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 ( $V = 40 \text{ m}^3$ ). 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. Sono state raccolte le serie storiche dei dati di pioggia registrati presso le stazioni pluviometriche di S. Angelo in Vado,

Ottemperata

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.	<b>Ottemperata</b>
<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.	<b>Ottemperata</b>
<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	<b>Ottemperata</b>

MINISTERO  
TUTELA DEL TERRITORIO  
Commissione Tecnica  
dell'Impatto Ambientale  
Sezione Provinciale  
di Grosseto

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 perimetrali dal PAI.</p> <p>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.</p> <p>I dati prodotti possono considerarsi sufficienti per il livello progettuale.</p>	<p><b>Ottemperata</b></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><b>Ottemperata</b></p>

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

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
 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)
<i>rumore, alle vibrazioni, alle problematiche connesse ai movimenti dei mezzi di cantiere, all'inquinamento atmosferico, idrico e da idrocarburi;</i>	mitigazione e riduzione degli impatti prodotti dalle aree di cantiere sulle componenti ambientali. Le misure e le opere di mitigazione individuate risultano adeguate.	
d2) dovrà essere predisposto un articolato progetto di cantierizzazione, che comprenda: · un progetto di ripristino delle aree al termine dei lavori;	Prevista la rinaturalizzazione delle aree nella fase finale.	Ottemperata
d3) dovrà essere predisposto un articolato progetto di cantierizzazione, che comprenda: · 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;	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.	Ottemperata (rispetto alle diverse alternative previste, si dovrà tener conto della sequenza di realizzazione dei lotti)
d4) dovrà essere predisposto un articolato progetto di cantierizzazione, che comprenda: · 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	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	Ottemperata (rispetto alle diverse alternative previste, si dovrà tener conto della sequenza di realizzazione dei lotti)

# TESTO DELLA PRESCRIZIONE

# SINTESI E VALUTAZIONE DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE ALLA PRESCRIZIONE

**VERIFICA DI  
OTTEMPERANZA**  
(ex D.Lgs. 163/2006, art.  
185)

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;

Delibera di Consiglio Provinciale n.80 del 28/09/2007 - 1° Variante Parziale PPAA e PEAA ha individuato i singoli poli estrattivi ed i quantitativi di materiale specifici per le OO.PP. in progetto.

L'analisi svolta è adeguata.

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:  
1- nel caso del perdurare dell'assenza di zonizzazione acustica ufficiale si procederà ad una classificazione stralcio da concordare con le competenti amministrazioni comunali;  
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;

Nella documentazione a corredo del progetto definitivo "di seconda fase", integrato per quanto riguarda la parte acustica, si rileva:

- 1) tutti i comuni attraversati si sono dotati di una propria zonizzazione acustica e dunque non è necessario dotarsi di una classificazione stralcio;
- 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 comfort climatico in tutte le stagioni;
- 3) il dettaglio degli imbocchi delle gallerie sarà redatto nel successivo progetto esecutivo;
- 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;
- 5) le soluzioni individuate bene si

**Ottemperata**

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>	



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"> <li>• 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;</li> <li>• 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;</li> <li>• la sistemazione delle aree impegnate in via provvisoria per le attività di cantiere, privilegiando la restituzione agli usi originari ovvero integrandole all'interno delle</li> </ul>	<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"> <li>• una relazione descrittiva degli interventi;</li> <li>• 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";</li> <li>• il posizionamento, con planimetrie di inquadramento a scala 1:5.000 e di dettaglio a scala 1:2.000, delle tipologie degli interventi previsti;</li> <li>• la descrizione delle operazioni di conduzione del cantiere e di ripristino delle aree interessate dalla fase di realizzazione della strada;</li> <li>• il progetto delle aree destinate a deposito permanente dei materiali di scavo in esubero;</li> <li>• il programma di monitoraggio e manutenzione degli interventi.</li> </ul> <p>Gli interventi proposti risultano idonei. Dovranno essere sviluppati in sede di progettazione esecutiva.</p>	<p>Ottemperata</p>

TESTO DELLA PRESCRIZIONE	SINTESI E VALUTAZIONE DELLA RISPOSTA DEL PROPONENTE ALLA PRESCRIZIONE	VERIFICA DI OTTEMPERANZA (ex D.Lgs. 163/2006, art. 185)
aree di sistemazione ambientale;		
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;	Non sono previste al momento modifiche	Ottemperata
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;	<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)
	<p>MIBAC</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. prevista nella relazione archeologica;</li> <li>2. ottemperato al punto f;</li> <li>3. ottemperato ai punti d1, d2 ed f;</li> <li>4. ottemperata nelle relazioni generali;</li> <li>5. ottemperato al punto e.</li> <li>6. ottemperato nella relazione generale ed al punto f.</li> </ol> <p>I richiami alle prescrizioni precedenti e la documentazione fornita sono adeguati.</p>	
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

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

PRODOTTO DA  
COMMISSIONE AMBIENTALE  
TECNICA  
PER LA VERIFICA  
E LA VALUTAZIONE  
DELLA COMPATIBILITÀ  
AMBIENTALE  
DEL PROGETTO  
ESECUTIVO  
E ALV - ALTERNATIVE  
E ALTERNATIVE  
E ALTERNATIVE  
E ALTERNATIVE

### 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 culturali 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.

**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 Bordonati**

**Dott. Gaetano Bordone**

**Dott. Andrea Borgia**

Prof. Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Henry  
 Johnson  
 Jan  
 1877  
 Send Copy

George H.  
 William H.  
 George H.  
 George H.

ASSENTE

ASSENTE  
G. M. Lott  
R. C. Carroll  
W. H. H. H.

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

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

ASSENTE

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

*[Signature]*

ASSENTE

*[Signature]*

ASSENTE

ASSENTE

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E 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 Papaletudi 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 Papaletudi Melis*

ASSENTE

*Dott.ssa Francesca Federica Quercia*

*Dott. Vincenzo Ruggiero*

*Dott. Vincenzo Sacco*

*Avv. Xavier Santiapichi*

*Dott. Franco Secchieri*

*Arch. Francesca Soro*

*Ing. 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