PROGETTO:

spm s.r.l. ingegneria

86170 Isernia (IS) - via Libero Testa, 15/A
spm@melfiprogetti.it
tel +39 0865 411942
fax +39 0865 234579
spm@pec.it
www.melfiprogetti.it

dott.arch. Carlo MELFI

dott.ing. Roberto MELFI

REGIONE MARCHE

COMUNE DI CAMERINO
(Provincia di Macerata)

PROGETTO:

SISMA 2016. ORDINANZA D.P.C. N.510 DEL 27/02/2018, ART.3 COMMA 1) - PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI TERMINAL TRASPORTO PUBBLICO E ATTRAVERSAMENTO PEDONALE S.P. 256 MUCCESE

VARIANTE PARZIALE AL P.R.G. VIGENTE

L.R. 1 agosto 2019 n.25, art.2 - L.R. 5 agosto 1992 n.34

ALLEGATO:

VERIFICA DI ASSOGGETTABILTA' A V.A.S.
- Rapporto preliminare
- Modulo di screening semplificato
- Individuazione SCA

CODICE ELABORATO: **7** ---

L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE:
Il R.U.P.
dott.ing. Marco Orioli

A TERMINI DI LEGGE QUESTO PROGETTO È DI PROPRIETÀ ESCLUSIVA DELLA S.P.M. S.R.L. ED È VIETATO RIPRODURLO O COMUNICARNE A TERZI IL CONTENUTO SENZA PREVENTIVA AUTORIZZAZIONE

C.U.P.
C.I.G.
DATA

INDICE MODIFICHE	N°	MODIFICHE	ELABORATO DATA	ELABORATO SIGLA	CONTROLLATO DATA	CONTROLLATO SIGLA	APPROVATO DATA	APPROVATO SIGLA
	2							
	1							
	0	1^ EMISSIONE	04.21	416	04.21	404	04.21	417

RINA Member of CISQ Federation CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM ISO 9001 · RINA Member of CISQ Federation CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM ISO 14001 · RINA CERTIFIED SERVICE (ESCo) UNI CEI 11352

1. INFORMAZIONI GENERALI

1.1 Oggetto e finalità della procedura

Oggetto della presente Verifica di Assoggettabilità a V.A.S. è la Variante al vigente PRG del Comune di Camerino resa necessaria dalle previsioni di localizzazione di un'area da attrezzare a Terminal urbano del servizio di autotrasporto pubblico regionale e locale, nell'ambito della zona ricompresa tra Via Madonna delle Carceri e la S.P. n.256 a nord del centro abitato di Camerino, con annessa nuova rotatoria da realizzare sulla S.P. 256 per la migliore gestione dell'intersezione stradale di ingresso all'area, e realizzazione di attraversamento pedonale ella stessa Strada Provinciale. Relativamente all'area in questione, è già stato predisposto un progetto di sistemazione che ne definisce l'assetto planivolumetrico e funzionale e individua le opere da realizzare e le dotazioni da prevedere per la completa funzionalità della nuova attrezzatura.

La zona suddetta risulta classificata dal Piano Regolatore come "Zona per attrezzature di interesse comune" (Zona F) di tipo "ricettivo e di ristoro" (F4), di tipo "commerciale e direzionale" (F5) e di tipo "ricreativo e tempo libero" (F6). Per l'attuazione della zona medesima si prevede l'assoggettamento ad uno specifico Piano Particolareggiato di inziativa pubblica (PP3).

In forza delle predette previsioni urbanistiche di PRG, la localizzazione di un'area da attrezzare a Terminal del trasporto pubblico nell'ambito della zona suddetta, con annessa rotatoria stradale per l'accesso e attraversamento pedonale, impone una opportuna riclassificazione urbanistica dell'ambito di zona interessato, al fine del riallineamento delle destinazioni di piano, e della relativa normativa, con la nuova previsione localizzativa.

Ai sensi di quanto previsto dalla vigente normativa in materia di valutazione ambientale, rappresentata essenzialmente dal D.Lgs. n.152/2006 (d'ora in avanti Decreto), ogni piano/programma di nuova previsione che può avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale deve essere sottoposto ad una Valutazione Ambientale

Strategica (V.A.S.) (rif. Art.6 del Decreto). La V.A.S. è un processo di valutazione con la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, contribuendo all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di piani/programmi e assicurando che detti piani/programmi siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile. La V.A.S. deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano/programma, anteriormente alla sua approvazione, e costituisce parte integrante del procedimento ordinario di adozione ed approvazione.

In particolare (rif. Art. 6 comma 3-bis. del Decreto), per i piani/programmi che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, come la Variante in esame, l'autorita' competente in materia di valutazioni ambientale, valuta se essi producano impatti significativi sull'ambiente. Tale valutazione avviene mediante l'attivazione della prevista procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.

Detta procedura, disciplinata dall'art. 12 del Decreto e, per l'ambito territoriale della Regione Marche, dal Capitolo B delle LINEE GUIDA REGIONALI PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA allegate alla D.G.R.M. n. 1647 del 23/12/2019, comporta la elaborazione di un "Rapporto ambientale preliminare" in cui devono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano/programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano/programma stesso (Fase di *Screening*).

I contenuti valutativi del Rapporto dovranno fare riferimento ai criteri di verifica stabiliti nell'Allegato I alla Parte Seconda del Decreto, e relativamente all'ambito territoriale della Regione Marche, la struttura del Rapporto e la declinazione dei criteri del suddetto Allegato I, dovranno essere conformi a quanto stabilito dal Capitolo 1 del *Documento di Indirizzo per la Valutazione Ambientale Strategica* emanato con Decreto del Dirigente della P.F. Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica della Regione Marche.

1.2 Soggetti coinvolti e SCA

Per la individuazione delle Autorità e dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) che trovano coinvolgimento nella presente procedura di Verirfica di Assoggettabilità a V.A.S., si rimanda allo specifico Elenco in merito redatto nell'ambito dell'Allegato 2 al presente Rapporto.

1.3 Motivazioni per applicazione della procedura e fasi operative

Essendo già stato definito il progetto di sistemazione dell'area per la realizzazione del nuovo Terminal comunale, e risultando la localizzazione della stessa non conforme alle previsioni urbanistiche del vigente PRG, la Variante necessaria al riallineamento urbanistico potrà essere disposta con le modalità previste dall'art. 19 del D.P.R. n.327/2001, in base alle quali la formulazione del progetto suddetto dovrà incorporare le proposte di variazioni al PRG in quanto la sua approvazione costituirà adozione a tutti gli effetti della Variante medesima.

Costituendo quindi la Variante il necessario quadro di riferimento normativo per la legittimità e la compatibilità urbanistica del progetto di realizzazione del nuovo Terminal, in forza di quanto disposto dalla vigente cornice normativa in materia ambientale, occorre verificare che le previsioni localizzative e di successiva trasformazione previste dal Progetto/Variante, non comportino impatti significativi sulle componenti ambientali e sul patrimonio culturale del contesto territoriale ed insediativo.

Si dovrà pertanto attivare una procedura di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S. secondo quanto previsto all'art. 12 del Decreto e, per l'ambito territoriale della Regione Marche, dal Capitolo B delle LINEE GUIDA REGIONALI PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA allegate alla D.G.R.M. n. 1647 del 23/12/2019.

Lo step iniziale di tale procedura, come già sopra anticipato, è la redazione del Rapporto preliminare ambientale di cui alla presente trattazione, la cui struttura e modalità di

verifica dei criteri dell'Allegato I alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, sono conformi a quanto stabilito dal Capitolo 1 del *Documento di Indirizzo per la Valutazione Ambientale Strategica* emanato con Decreto del Dirigente della P.F. Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica della Regione Marche.

2. CARATTERISTICHE DELLA VARIANTE URBANISTICA

2.1 Inquadramento strategico ed attuativo della Variante

La Variante parziale al PRG inerente la nuova area Terminal, interessa la "**Zona per Attrezzature di Interesse Comune (F4+F5+F6)**" ubicata tra Via Madonna delle Carceri e la S.P. n.256 Muccese, nell'ambito urbano a nord-ovest del centro abitato di Camerino situato a cavallo tra il Quartiere San Paolo ed il Polo Universitario.

Detta Zona di PRG prevede la localizzazione di attrezzature principalmente a carattere "ricettivo e di ristoro" (F4), "commerciali e direzionali" (F5) e "ricreative e per il tempo libero" (F6), rispettivamente disciplinate dagli artt. 17,18 e 19 delle vigenti NTA del PRG, ed ha una consistenza superficiale attuale pari complessivamente a circa 29.400 mq. E' ricompresa all'interno del perimetro di piano particolareggiato PP3 di previsione, e si attua pertanto mediante intervento urbanistico preventivo da definire mediante Piano particolareggiato di inziativa pubblica.

La zona ed il relativo contesto hanno carattere spiccatamente urbano, situandosi a cavallo di due importanti assi stradali urbani e di due insediamenti di grande rilevanza nella strutturazione insediativa del centro abitato; l'uno, il Quartiere San Paolo, con vocazione prevalentemente residenziale, e l'altro, il Polo Univeristario, con funzioni prettamente direzionali e di alta specializzazione culturale. A seguito degli eventi sismici del 2016 gran parte dell'area circostante la Zona in esame è stata utilizzata per accogliere opere e strutture emergenziali a servizio della residenza e delle funzioni scolastiche e di servizio, e con il fine di creare nuovi centri di aggregazione sociale e

nuove centralità commerciali/artigianali in grado di restituire spazi ed occasioni di lavoro alle attività produttive delocalizzate dal centro storico a seguito delle condizioni di inagibilità.

La stessa area entro cui si intende localizzare il nuovo Terminal urbano è stata utilizzata per l'allestimento di servizi legati alla fase dell'emergenza, successivamente dismessi. Attualmente l'area si presenta tuttavia di fatto inutilizzata pur essendo dotata di opere di urbanizzazione e reti di servizi, e disponendo di un ampio piazzale carrabile pavimentato con strato di conglomerato bituminoso, che si estende per quasi tutta l'ampiezza interessata dal progetto alla realizzazione del Terminal. Proprio queste caratteristiche fisico-dotazionali, oltre che localizzative vista la prossimità ad assi stradali di grande importanza e ad ambiti insediativi a forte valenza aggregativa (Polo univeristario, nuovo CAEP, quartiere residenziale San Paolo), hanno condotto alla scelta dell'area per la realizzazione del nuovo Terminal. La presenza di opere, allestimenti e sistemazioni pregresse, oggi sottoutilizzate o inutilizzate, consentono inoltre di incidere meno pesantemente sullo stato naturale dei luoghi e sulle componenti ambientali, essendo l'ambito già fortemente antropizzato e trasformato ad usi urbani. In questo senso le previsioni di progetto non determineranno una significativa alterazione dei parametri e degli indicatori ambientali rispetto alla loro valutazione allo stato attuale.

Alla luce delle destinazioni attuali di PRG, la previsione di attuare la realizzazione del nuovo Terminal di trasporto pubblico nell'ambito della zona suddetta (con annessa nuova rotatoria di accesso sulla SP256 e attraversamento pedonale della stessa provinciale) non risulta compatibile con la Zona Omogenea attuale "per Attrezzature di Interesse Comune (F4+F5+F6)" e con le trasformazione previste dal Piano per detta Zona, e dunque comporta la necessità di riallineamento delle previsioni urbanistiche del PRG alla trasformazione in progetto, mediante Variante parziale.

La Variante prevede pertanto le seguenti trasformazioni all'assetto urbanistico previsionale di PRG, al fine di rendere ad esso conforme la realizzazione delle nuove

opere suddette:

- L'area interessata dalla localizzazione del nuovo Terminal e del limitrofo percorso di attraversamento pedonale della SP256, viene riclassificata come "**Zona per Attrezzature Urbane**" destinata in particolare alle "**Attrezzature di interesse sociale (Zona F2)**", disciplinata dall'**art. 15** delle NTA del vigente PRG.
- L'area della nuova rotatoria, per la parte eccedente la sede stradale della SP256, viene riclassificata come "**Zona per viabilità di progetto**", regolamentata dall'**art. 11** delle vigenti NTA al PRG.

Le suddette trasformazioni comporteranno altresì la ridefinizione del perimetro del PP3 di previsione, attualmente inglobante l'intera Zona vigente per Attrezzature di Interesse Comune (F4+F5+F6). La Variante prevede in proposito lo stralcio delle suddette Zone di riclassificazione dal perimetro del PP3, che pertanto rimarrà a comprendere unicamente le porzioni residuali dell'attuale Zona per Attrezzature di Interesse Comune.

La Variante così concepita costituirà il necessario riferimento normativo a livello urbanistico, per le successive fasi di sviluppo/realizzazione del progetto dell'area Terminal.

2.2 Verifica del rispetto degli indici e dei parametri urbanistici

Essendo già stato definito in forma Preliminare (Studio di Fattibilità Tecnica ed Economica) il Progetto per la realizzazione del nuovo Terminal di trasporto pubblico, con annessa rotatoria di accesso sulla SP256 e attraversamento pedonale della stessa, occorre verificare che le previsioni quantitative e ubicative inerenti le costruzioni di prevista nuova esecuzione nel progetto, siano conformi ai limiti imposti dalle vigenti NTA del PRG per le nuove Zone di riferimento introdotte con la riclassificazione.

Nello specifico, l'Art. 15 delle NTA stabilisce per le aree destinate ad "**Attrezzature di interesse sociale – F2**" i seguenti indici:

- ***If**: Indice di fabbricabilità fondiaria: **3 mc/mq***
- ***Sc**: Superficie coperta massima: **30%***

L'altezza massima, in quanto strettamente connessa alle esigenze diversificate dalle varie attrezzature, non viene espressamente vincolata, fermo restando l'obbligo del rispetto dei distacchi dai fabbricati, dai confini e dalle strade in base ai minimi di cui all'art. 9 del D.M. 02/04/1968 n. 1444 e come previsto dal Nuovo Codice della Strada riferiti a tale altezza e fatte salve le eventuali autorizzazioni in deroga previste dalla Legge. Resta altresì fatta salva la facoltà di prescindere dai citati distacchi minimi nel caso di attuazione mediante intervento urbanistico preventivo con previsioni planovolumetriche.

Per quanto riguarda la previsione di **nuove costruzioni**, il progetto dell'area Terminal prevede la sola realizzazione di un **edificio di servizio all'attrezzatura**, in grado di offrire spazi per l'attesa dei passeggeri (sale d'attesa), servizi igienici pubblici e punti informativi e di acquisto biglietti (in uso alle società di trasporto).

Le volumetrie di prevista nuova realizzazione sono pertanto solo quelle inerenti tale edificio, che avrà una consistenza definita in ambito di Progetto Preliminare pari a circa **mc. 500**.

In considerazione della specificità della tipologia di attrezzatura, configurante sostanzialmente spazi stradali di ingresso/uscita, di manovra e di sosta dei mezzi di autotrasporto pubblico, nonché aree pedonali pavimentate (banchine di carico/scarico passeggeri e marcipiedi), la **superficie fondiaria** di edificazione del suddetto edificio di servizio non è funzionalmente ed autonomamente identificabile rispetto alla **superficie territoriale** dell'intera area, e pertanto coinciderà con l'intera area del Terminal che avrà una estensione pari a circa **mq. 5.310**.

Da ciò risulta un ***If** Indice di fabbricabilità fondiaria* pari a **0,094** (mc 500 / mq 5.310) e quindi minore di quello previsto dall'art.15 delle NTA

Il limite di ***Sc** Superficie coperta massima* è altresì verificato come segue:

- Superficie coperta nuovo edificio di servizio: **mq. 130** circa
- Superficie fondiaria/territoriale dell'area Terminal: mq. 5.310
- Superficie coperta massima: 30% di Sf (30% di mq. 5.310) = **mq. 1.593**

da cui risulta che la superficie coperta di progetto risulta essere molto inferiore alla superficie coperta (Sc) massima realizzabile.

Il posizionamento del suddetto edificio di servizio consente di rispettare la distanza tra costruzioni stabilita dall'art. 9 (Limiti di distanza tra i fabbricati) del Decreto interministeriale 2 aprile 1968, n. 1444.

I distacchi delle previste costruzioni dai confini di proprietà sono comunque rispettate in quanto maggiori o uguali di m. 5,00.

Per quanto riguarda la distanza dalle strade, si rileva che il posizionamento dell'edificio di servizio di cui ai punti precedenti, determina un distacco da Via Madonna delle Carceri inferiore ai minimi previsti dall'art. 9 del D.M. 02/04/1968 n. 1444 (Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati) e dal Nuovo Codice della Strada. Considerato tuttavia che il Progetto dell'Area Terminal (Studio di Fattibilità Tecnica ed Economica) opera già delle previsioni planivolumetriche recepite nell'ambito della presente Variante urbanistica, si ritiene possa configurarsi la fattispecie prevista dall'art. 15 delle NTA in merito alla facoltà di prescindere dai citati distacchi minimi.

2.3 Inquadramento nel contesto pianificatorio-programmatico comunale

Sulla base di quanto fin qui esposto, e di quanto desumibile dalla documentazione di Variante, ed in considerazione degli specifici aspetti dimensionali, funzionali e riconfigurativi che connotano l'intervento progettuale di realizzazione del nuovo Terminal, si può ritenere che la Variante urbanistica in oggetto non influenzi in modo significativo la generale strategia pianificatoria del PRG in merito alla prefigurazione dell'assetto insediativo complessivo del territorio comunale e del centro abitato di Camerino, in particolare; non incide negativamente sul carico insediativo stimato a

livello zonale e comunale, né sul dimensionamento del Piano generale.

2.4 Inquadramento nel contesto strategico in materia ambientale

Sulla base della valutazione dei suoi specifici aspetti dimensionali, funzionali e riconfigurativi/trasformativi, legati alle connotazioni dell'intervento progettuale di riferimento, ma anche in virtù di considerazioni legate alla caratterizzazione del contesto (area urbanizzata e già oggetto di trasformazioni pregresse, assenza di ambiti di rilevanza/emergenza ambientale e culturale-paseaggistica) si può altresì ritenere che la Variante urbanistica in oggetto costituisca uno strumento pianificatorio non significativamente pertinente e rilevante ai fini:

- dell'integrazione delle considerazioni ambientali per la promozione dello sviluppo sostenibile;
- dell'attuazione della normativa comunitaria nel settore ambientale;
- della capacità di influenzare altri piani e programmi;

3. RILEVANZA DELLA VARIANTE URBANISTICA

A fronte delle descrizioni e delle considerazioni esposte nel corso del precedente capitolo, si può concludere che la Variante urbanistica in esame si configura come variante "parziale" e "non sostanziale" al vigente P.R.G., in quanto non incide sul suo dimensionamento globale, non comporta modifiche alle destinazioni d'uso delle aree e delle NTA, non comporta modifiche alla generale distribuzione dei carichi insediativi e alla dotazione complessiva degli standards, non determina incremento del carico urbanistico di zona, non contempla trasferimento di capacità edificatoria in aree diverse, e non prevede l'attuazione di interventi ed opere soggetti a procedure di Valutazione di Impatto Ambientale e/o di Valutazione di Incidenza Ambientale.

In virtù delle connotazioni sopra espresse, e delle seguenti ulteriori caratteristiche che possono avere significatività nella valutazione degli impatti sull'ambiente:

- limitata estensione dell'area interessata,
- localizzazione in un contesto urbanizzato,
- assenza, nell'ambito e nel contesto, di aree soggette a tutela e protezione ambientale,
- assenza, nell'ambito e nel contesto, di aree e beni assoggettati a vincolo culturale e/o paesaggistico,

si possono pertanto ritenere, già ad un primo stadio di valutazione, non significativamente rilevanti sull'ambiente e le sue componenti i possibili effetti delle previsioni della Variante urbanistica in esame e del progetto di trasformazione ad essa sotteso.

Ai sensi dunque di quanto in merito previsto al punto 5 del paragrafo A.3) delle *Linee Guida Regionali per la Valutazione Ambientale Strategica*, approvate con D.G.R. n.1647 del 23//12/2019, si riscontra in questo caso la possibilità di applicazione della Verifica di Assoggettabilità a VAS in forma semplificata, con i contenuti definiti nella Parte II del Capitolo 1 del *Documento di Indirizzo per la Valutazione Ambientale Strategica* emanato con Decreto del Dirigente della P.F. Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica della Regione Marche.

4. VERIFICA DI PERTINENZA RISPETTO AI CRITERI DI ASSOGGETTABILITA'

La verifica di pertinenza ha lo scopo di identificare quali, tra i criteri elencati nell'Allegato I alla Parte Seconda del D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii, ai punti 1 e 2, sono da considerare pertinenti per il giudizio finale di assoggettabilità o meno del piano/programma (in questo caso, della Variante urbanistica) alla procedura di V.A.S. completa. Un maggior numero di criteri ritenuti pertinenti, in quanto significativi ai fini della valutazione degli effetti del piano (Variante) sull'ambiente, è indice della necessità di una più ampia e approfondita indagine valutativa.

Si riporta di seguito la Tabella di sintesi dei criteri suddetti, finalizzata ad evidenziare il

livello di pertinenza della Variante in esame rispetto ai criteri medesimi. L'articolazione ed i contenuti della tabella fanno riferimento a quelli esplicitati nel sopra richiamato Allegato I alla Parte Seconda del Decreto n.152/2006 ed a quelli illustrati nella Parte I del Documento di indirizzo per la Valutazione Ambientale Strategica emanato con Decreto del Dirigente della P.F. Valutazioni e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica della Regione Marche, n. 13 del 17 gennaio 2020.

punto	CRITERIO	PERTINENTE	MOTIVAZIONE
1. Caratteristiche del piano	In quale misura la Variante stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse.	**NO**	La Variante costituisce riferimento per la sola attuazione del Progetto Preliminare che recepisce. Per dimensione e destina-zione non rappresenta un signi-ficativo quadro di riferimento per alti P/P. *(v. §.2.3)*
	In quale misura la Variante influenza altri piani, inclusi quelli gerarchicamnte ordinati.	**NO**	La Variante non influenza altri piani. *(v. §.2.3)*
	La pertinenza della Variante per l'integra-zione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo svilup-po sostenibile, sotto il profilo ambientale, economico e sociale.	**NO**	Per consistenza, obiettivi e conte-nuto non contribuisce in maniera significativa all'integrazione delle considerazioni ambientali. *(v. §.2.4)*
	Problemi ambientali pertinenti la Variante.	**NO**	La Variante non tratta e non introduce problemi ambientali.
	La rilevanza della Variante per l'attuazione dell'applicazione della normativa comunita-ria nel settore ambientale.	**NO**	Per consistenza, obiettivi e conte-nuto non é rilevante per l'attua-zione della normativa ambientale. *(v. §.2.4)*
2. Caratteristiche degli effetti e delle aree	Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti.	**SI**	**L'effetto di modifica della desti-nazione dell'area per accogliere il nuovo Terminal sarà duraturo, ma non del tutto irreversibile.**
	Carattere cumulativo degli effetti.	**NO**	A fronte della limitata consistenza dell'intervento non si prevedono significativi effetti cumulativi sull'ambiente.
	Natura transfrontaliera degli effetti.	**NO**	Assenti limiti amministrativi.
	Rischi per la salute umana e per l'ambiente.	**NO**	Considerata l'attivià da insediare, non si prevedono rischi significati-vi su salute umana e su ambiente
	Entità ed estensione nello spazio degli effetti.	**NO**	A fronte della limitata consistenza dell'intervento non si prevedono

			significativi effetti estesi nello spazio
	Dimensione delle aree interessate.	**NO**	L'area è di limitata consistenza.
	Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata.	**NO**	L'area che potrebbe essere interessata è limitata all'intorno dell'ambito e risulta essere priva di vincoli, non presenta un rilevante valore naturalistico-ambientale, paesaggistico, storico-culturale, agricolo, geologico, urbanistico. Non presenta aspetti di vulnerabilità di alcun tipo.
	Effetti su aree e paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.	**NO**	Non sono presenti aree e paesaggi protetti nelle vicinanze dell'ambito di Variante che possono subire effetti di sorta dalle previsioni della Variante stessa.

1. Tabella di sintesi

4.1 Criteri del punto 1: caratteristiche del piano

I criteri elencati al punto 1 consentono già in prima battuta di attribuire alle eventuali interazioni tra Variante e aspetti/componenti ambientali del territorio e dell'ambito, un grado di significatività in riferimento alle caratteristiche specifiche della Variante stessa, indipendente dalle interazioni eventualmente individuate ma fondato più sugli aspetti della valenza e della consistenza (dimensione/portata) della Variante.

Sulla base della verifica condotta, e sintetizzata nella precedente Tabella 1, si ritiene che per le specifiche caratteristiche della Variante parziale al PRG in esame, nessuno dei criteri di cui al punto 1 sia significativamente pertinente con la Variante stessa, la quale pertanto si ritiene non abbia effetti rilevanti in merito agli aspetti espressi dai criteri medesimi. In particolare si ritiene che la Variante, per consistenza, destinazione e tenuto conto della vocazione dell'ambito (preesistenze), non influenzi altri Piani/Programmi e non assuma rilevanza rispetto alle tematiche ambientali. L'ambito interessato presenta difatti un'estensione complessiva di circa mq. 7.000, di cui mq. 5.310 di area destinata a Terminal e mq. 1.690 circa di sedime della nuova rotatoria sulla SP256; rappresenta pertanto una modesta e sostanzialmente irrilevante

consistenza rispetto all'estensione del contesto territoriale urbanizzato. Inoltre è finalizzata a regolare la trasformazione d'uso (peraltro in attrezzature di interesse sociale) di un'area già ricompresa entro la fascia edificata del centro abitato di Camerino (pur se periferica rispetto al nucleo storico) e già dotata di opere di urbanizzazione.

4.2 Criteri al punto 2: caratteristiche degli effetti e delle aree interessate

I criteri elencati al punto 2 vengono invece presi a riferimento per valutare in via preliminare il grado di significatività e di rilevanza dei possibili/eventuali effetti sull'ambiente derivanti dall'attuazione della Variante al PRG in esame.

Sulla base della verifica condotta, e sintetizzata nella precedente Tabella 1, si ritiene che per le sue specifiche caratteristiche la Variante parziale al PRG in esame possa essere pertinente soltanto con il primo criterio elencato, ossia con le caratterizzazioni temporali degli effetti possibili, in virtù delle seguenti considerazioni.

Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti

La modifica operata dalla Variante alla previsione attuale di destinazione e assetto dei suoli, sarà chiaramente duratura, e duraturi saranno gli effetti conseguenti alla sua attuazione. Anche in termini di reversibilità degli effetti, occorre sottolineare che la trasformazione prevista dalla Variante, in quanto attinente alle previsioni di sviluppo operate dal connesso Progetto Preliminare di realizzazione del nuovo Terminal, non sarà completamente reversibile, poiché il ripristino delle condizioni iniziali richiederà un ulteriore procedimento di variante nonchè l'attuazione di interventi e la mobilitazione di nuove risorse (materiali ed economiche). Per contro, non si riscontreranno implicazioni dovute alla frequenza degli effetti possibili, in quanto evento episodico e duraturo (di lungo periodo) legato a scelte strutturali di assetto urbanistico.

6. INDIVIDUAZIONE DEI POSSIBILI IMPATTI E DI POSSIBILI SIGNIFICATIVITA' DEGLI EFFETTI

La valutazione degli effetti indotti dalla Variante in esame sul territorio, sia in ambito locale (area interessata dalla Variante) che di più ampio contesto (territorio urbano ed extraurbano d'intorno), viene realizzata verificando le possibili interazioni delle previsioni della Variante (e del connesso progetto di realizzazione del Terminal) con le componenti ambientali presenti e coinvolte dalle azioni messe in atto in fase di attuazione delle previsioni suddette. La verifica tiene conto sia della fase di esecuzione che della successiva fase di esercizio.

Le componenti ambientali considerate sono quelle elencate nei paragrafi che seguono, e faranno riferimento al contesto territoriale come sopra definito; rispetto ad esse si valutano l'entità e natura delle trasformazioni indotte dalla Variante e dall'intervento che essa legittima.

6.1 Qualità dell'aria

La previsione di destinare l'area in esame ad "attrezzature per l'istruzione e di interesse sociale" al fine di legittimare la localizzazione del nuovo Terminal per l'autotrasporto pubblico, da realizzare come previsto nel Progetto Preliminare approntato, comporterà un indubbio incremento della presenza automobilistica nell'area stessa, afferente quasi esclusivamente ai mezzi di trasporto pubblico locale ed extraurbano (autobus, pullman) che frequenteranno l'area con cadenze temporali legate agli orari delle corse.

L'effetto indotto sulla qualità dell'aria, in fase di esercizio dell'attrezzatura, è ovviamente connesso alla emissione di gas di scarico e particolato (NOX, PM10, CO, Gas incombusti) prodotti dalla combustione dei motori endotermici dei mezzi.

Tale effetto non si ripercuote tuttavia in modo significativo sull'immediato contesto circostante gli assi viari esistenti nella zona, già oggetto di ampia frequentazione di automezzi tra cui i mezzi di trasporto pubblico nell'ambito dell'organizzazione attuale

dei percorsi e della frequenza delle corse. La presenza del nuovo Terminal potrebbe perciò determinare più che altro un effetto di concentrazione locale di mezzi nella stessa area Terminal, in particolari periodi della giornata; ma considerando la dimensione di progetto ed il numero di stalli previsti (complessivamente n.13), l'incremento della frequentazione automobilistica dell'area stessa rispetto all'attualità (opzione zero) non si ritiene essere particolarmente significativa ai fini degli effetti che può provocare sulla qualità dell'aria. In sostanza, il numero di mezzi che anche in condizioni di completa concomitanza potrà frequentare (percorrere o stazionare) l'area del nuovo Terminal, è comunque molto limitato e perciò non rilevante ai fini di un significativo incremento del carico inquinante volatile prodotto dagli scarichi degli automezzi, anche entro una logica di maggiore concentrazione di mezzi in particolari ore del giorno, ed anche entro una logica di effetto cumulo con la circolazione automobilistica che si svolge correntemente nelle zone circostanti. La presenza e la concentrazione di gas e sostanze inquinanti nell'aria è poi evidentemente dipendente anche dalle condizioni climatiche e microclimatiche giornaliere e stagionali, e pertanto il maggior numero di automezzi e la loro maggior frequenza, seppure molto limitata come detto, non sono gli unici fattori da tenere in considerazione per la valutazione complessiva della qualità dell'aria nel contesto.

In fase di realizzazione dell'intervento, la qualità dell'aria potrà essere alterata sempre a causa del movimento dei mezzi d'opera e per il trasporto dei materiali impegnati nei lavori, con emissioni temporanee dovute ai prodotti di combustione dei motori.

Tutto ciò considerato, in ragione della modesta entità di incremento della frequenza e della consistenza del traffico veicolare, e dunque delle emissioni in atmosfera di gas di scarico e sostanze inquinanti ad esso connesse, e tenuto conto degli ulteriori fattori di contesto da considerare (presenza di assi di circolazione viaria a contorno, condizioni climatiche favorevoli/sfavorevoli) si ritiene che sia in fase di esercizio che di cantiere tale effetto non sia tale da incidere significativamente sulla componente ambientale

esaminata, anche in chiave cumulativa; pertanto le previsioni della Variante e la loro attuazione non determineranno variazioni significative sull'attuale livello di qualità dell'aria.

6.2 Qualità dell'acqua

L'ambiente idrico, inteso come ambito legato ai processi evolutivi delle dinamiche dei corsi d'acqua, non risulta direttamente interessato dalle previsioni della Variante e dal progetto sotteso, in quanto nel sito interessato non ci sono corsi d'acqua.

Lo sviluppo dell'area non prevede l'utilizzo di ingenti risorse idriche naturali, bensì il solo ricorso alle risorse rese disponibili dall'acquedotto comunale per il soddisfacimento del fabbisogno idrico connesso con il funzionamento e l'uso dell'attrezzatura, in fase di esercizio, e con la realizzazione della stessa in fase di cantiere.

In sede di progettazione definitiva/esecutiva degli interventi previsti in Variante, verrà inoltre valutata l'ipotesi di utilizzare le acque piovane per l'irrigazione delle aree sistemate a verde di arredo.

6.3 Suolo e sottosuolo

La componente suolo e sottosuolo verrà interessata dall'intervento previsto in Variante solo in occasione della sua realizzazione, allorquando potranno esserci effetti legati alla esecuzione delle necessarie operazioni di scavo/sbancamento/reinterro per l'approntamento del piazzale del Terminal e la realizzazione della nuova rotatoria e dell'attraversamento pedonale sulla SP256, nonché per la messa in opera delle necessarie reti impiantistiche e di servizio all'area.

Tali effetti avranno comunque carattere temporaneo, saranno evidentemente completamente reversibili e facilmente assorbibili dalla componente, e saranno gestiti operativamente nel rispetto delle normative vigenti (gestione delle operazioni di scavo e delle terre di scavo, con eventuali riutilizzi in situ ove possibile).

Per ciò che concerne effetti in ambito idrogeologico associati alle suddette operazioni di scavo, si rileva che non si è in presenza di aree a rischio particolare e pertanto la stabilità dell'area rimarrà pressoché inalterata. Dette operazioni inoltre non interferiscono in alcun modo con il reticolo idrografico superficiale in quanto nel sito non ci sono corsi d'acqua, e non si avranno alterazioni del livello piezometrico in quanto le opere di scavo non verranno in alcun caso approfondite fino ad un livello tale da coinvolgere le falde esistenti.

6.4 Integrità del paesaggio

L'area interessata non è soggetta a vincolo paesaggistico, né a vincoli di altra natura sovraordinata. E' ricadente all'interno del tessuto insediativo della frangia nord-ovest del centro abitato di Camerino e risulta servita e dotata di opere di urbanizzazione. Nel recente passato, a seguito degli eventi sismici del 2016, è stata utilizzata per l'allestimento di servizi legati alla fase emergenziale, successivamente dismessi. Attualmente si presenta di fatto inutilizzata, come area scoperta costituita da un ampio piazzale carrabile pavimentato con strato di conglomerato bituminoso, in condizioni funzionali peraltro precarie, con poche fasce marginali di verde non manutenuto e qualche residuo esemplare di alberatura di precedente impianto.

L'area in esame ed il suo intorno risultano privi di elementi botanico-vegetazionali o architettonici di pregio, nonchè di beni di valenza storico-culturale o artistica. L'andamento geomorfologico in pendio non la rende esposta ad una completa visuale, se non dalla strada provinciale n.256, e non le attribuisce una connotazione panoramica di pregio all'interno del contesto paesaggistico di riferimento; la percezione del suo attuale livello di dismissione è anzi elevata.

L'attuazione delle previsioni della Variante in esame, con la realizzazione delle attrezzature inerenti il nuovo Terminal in progetto, consentirebbe di operare un indubbio intervento di recupero e rifunzionalizzazione dell'area, non solo dal punto di

vista urbanistico ma anche e soprattutto di riqualificazione paesaggistica, specie se accompagnata da una risistemazione e un potenziamento (come peraltro previsto in progetto) del verde e delle arborizzazioni, anche a fini di mitigazione e di miglior inserimento delle nuove opere nel contesto.

Gli interventi previsti, nel loro complesso, non andranno a modificare in modo sostanziale l'assetto morfologico della zona.

6.5 Tutela della biodiversità, flora e fauna

Come già evidenziato in precedenza, l'area in esame risulta investita da recenti processi di urbanizzazione e dunque non detiene più i requisiti di ruralità e naturalità che le erano propri in origine. Non si riscontra la presenza di specie floristiche e vegetazionali di pregio e meritevoli di tutela, né di specie faunistiche con relativo habitat da preservare. L'attuazione delle previsioni della Variante non andrà pertanto a produrre alcun tipo di effetto sulle componenti biotiche degli ecosistemi.

6.6 Qualità acustica

La qualità acustico-ambientale di un sito và valutata in relazione alla maggiore o minore predisposizione all'inquinamento sonoro. Il Comune di Camerino ha provveduto alla classificazione acustica del territorio comunale, e l'attuale classe acustica dell'area in esame risulta essere quella meno favorevole (Classe 6 – aree esclusivamente industriali), con i più alti valori limite di riferimento, e non coerente (per eccesso) con la destinazione attuale e con quella di previsione della Variante, che è più assimilabile alla Classe 3 – aree di tipo misto, con valori limite medi. Alla luce di ciò la qualità acustica prevista per l'area non risulterà alterata dalle nuove previsioni di Variante e dalla loro attuazione, essendo le sorgenti sonore (previste) più che compatibili con gli alti limiti fissati dal PCA comunale.

Le sorgenti di emissione sonora che determinano e condizionano il clima acustico dell'area, sono essenzialmente costituite dalle componenti del traffico e della

circolazione veicolare nelle limitrofe sedi viarie urbane. L'incremento e la concentrazione di tali sorgenti sonore all'interno del nuovo Terminal in progetto, stante le dimensioni contenute previste in progetto, non arriveranno a livelli tali da modificare/alterare in maniera sostanziale e significativa il livello acustico attuale, compatibile con la classe predefinita.

6.7 Consumo di energia e risorse naturali

La realizzazione della nuova attrezzatura pubblica inerente il Terminal, in attuazione della Variante in esame, non comporterà effetti rilevanti in termini di consumo energetico e depauperamento delle risorse naturali. Non sono previste attrezzature particolarmente energivore, oltre quelle connesse alla funzionalità del Terminal (pubblica illuminazione, riscaldamento e alimentazione elettrica dell'edificio servizi).

Nelle successive fasi di progettazione degli interventi, si potrà fare riferimento a criteri-guida da utilizzare per orientare le scelte in senso energeticamente sostenibile, sia in fase di progettazione che in fase di realizzazione, come ad esempio:

- promozione dei principi di risparmio energetico in tutti gli aspetti esecutivi;
- attuazione di interventi di contenimento delle dispersioni di calore (edificio di servizio);
- ricorso a fonti energetiche rinnovabili complementari.

6.8 Produzione dei rifiuti

La realizzazione dell'intervento legittimato dalla Variante in esame, per tipologia di destinazione e di funzione, non comporta un significativo incremento della produzione di rifiuti nel comparto urbano interessato. I rifiuti prodotti, in fase di esercizio dell'attrezzatura, saranno compatibili con quelli soggetti alla corrente raccolta differenziata di quartiere o di zona.

Nella fase di cantiere si dovrà attuare la specifica normativa per la gestione dei materiali provenienti dal cantiere.

6.9 Mobilità

La previsione di una nuova rotatoria sulla SP256 per la gestione della circolazione in corrispondenza dell'ingresso alla nuova area Terminal, e la previsione di un attraversamento pedonale sotterraneo della stessa strada provinciale in prossimità al Terminal, miglioreranno certamente l'attuale sistema della mobilità che caratterizza l'area, rendendo più sicuro e funzionale l'attuale incrocio a raso con la strada di accesso al Polo universitario e offrendo maggiori possibilità di collegamento pedonale trasversale tra Polo universitario, futuro Terminal, Area CAEP e Quartiere San Paolo.

7. CONCLUSIONI

La presente verifica di assoggettabilità a VAS rappresenta lo strumento necessario alla:

- integrazione delle considerazioni di carattere ambientale con quelle di carattere urbanistico-pianificatorio, nell'ambito del processo di redazione di strumenti urbanistici che possono avere effetti ambientali, al fine di perseguire un buon livello di protezione ambientale;
- valutazione partecipata all'interno del percorso tecnico/amministrativo di formazione dello strumento urbanistico, con la finalità di verificare il "rilievo ambientale" e la portata in tal senso dei caratteri e delle azioni dello strumento, e di esaminare in un'ottica *ex-ante* le eventuali interferenze e gli effetti prodotti dallo stesso strumento.

Alla luce delle analisi condotte, delle considerazioni fin qui espresse ed illustrate, ed in conformità ai requisiti per la determinazione dei possibili effetti significativi sull'ambiente, si può ragionevolmente ritenere che per la Variante in esame non sia necessario procedere all'applicazione completa della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), in quanto la stessa non determina effetti significativi sull'ambiente. Come dimostrato nella precedente analisi dei possibili impatti sulle

diverse componenti ambientali, e dalla verifica di pertinenza dei criteri di assoggettabilità, si può difatti affermare che la Variante al PRG in esame risulta essere sostenibile per l'ambiente e sostanzialmente non rilevante dal punto di vista della portata "ambientale" dei suoi contenuti e delle sue previsioni.

La previsione in sede progettuale di opportune opere di mitigazione, consistenti nel potenziamento e nella riqualificazione delle aree a verde e delle alberature nelle fasce adiacenti le sedi stradali, unitamente alla previsione di impianti e tecniche di costruzione orientati al risparmio energetico, garantiranno al contempo il corretto inserimento degli interventi nel paesaggio ed il contenimento dei consumi energetici.

Lo sviluppo dell'area non determinerà un apprezzabile aumento della pressione antropica né un significativo incremento nell'uso di risorse energetiche (energia elettrica e termica) e naturali (acqua).

La nuova destinazione a Terminal automobilistico non determinerà impatti signficativi sulla qualità dell'aria, a fronte della limitata dimensione dell'attrezzatura e delle considerazioni in merito fatte al punto 6.1. Non determinerà effetti apprezzabili neanche sulla qualità dell'acqua, non essendo presenti copri idrici nella zona, e sulle caratterizzazioni del suolo e del sottosuolo, non modificando un modo significativo l'assetto idrogeomorfologico e pedologico attuale dell'area (non soggetta a rischi di dissesto, già sottratta ad usi agricoli e sostanzialmente priva di valenze naturali).

L'incremento (minimale) nella produzione di rifiuti e reflui connessa alla frequentazione pubblica della nuova attrezzatura, non sarà rilevante ai fini della significatività degli effetti sull'ambiente.

L'intervento per tipologia di destinazione d'uso, non produrrà disturbi ambientali rilevanti né rischi per la salute umana o di incidenti rilevanti.

Il Progettista

S.P.M. Ingegneria

(dott. arch. Carlo Melfi)

(dott. ing. Roberto Melfi)

Rapporto Preliminare di *screening* semplificato

Autorità Procedente[1]: **COMUNE DI CAMERINO**

Soggetto Proponente[2]: **COMUNE DI CAMERINO**

Tipologia[3] di piano o programma o loro variante di cui a punto A.3) 5 delle Linee Guida Regionali per la VAS:

VARIANTE NON SOSTANZIALE di cui all'art. 15, comma 5, della L.R. n.34 del 05/08/1992.

Riferimenti della Delibera di adozione: **PROCEDURA SPECIALE di cui all'art.16 del D.L. n.189 del 17/10/2016.**

Oggetto del piano o programma o loro variante [4]:

1) **Stralcio dell'area di prevista localizzazione del nuovo Terminal comunale dalla Zona per Attrezzature di Interesse Comune F4+F5+F6, assoggettata a previsto Piano Particolareggiato PP 3 di iniziativa pubblica, e sua riclassificazione in Zona per Attrezzature Urbane - Attrezzature di Interesse Sociale F2 "Amministrative e di Servizio", ad attuazione diretta.**
2) **Previsione di nuova rotatoria sulla S.P. n.256 per accesso all'area del nuovo Terminal, con stralcio di parte della prevista area di sedime dalle attuali Zona per Attrezzature Urbane per l'Istruzione (Università) e Zona per Attrezzature di Interesse Comune F4+F5+F6 (PP 3) e sua riclassificazione in Zona per Servizi e Attrezzature - Viabilità di Progetto.**

Ubicazione[5]: **Area ricompresa tra la S.P. n.256 e la confluenza fra Via Madonna delle Carceri e Via Vincenzo Ottaviani.**

Superficie interessata dal piano o programma o loro variante: **7.180 mq ca.**

Premesso che il piano o programma o loro variante:

- non determina incremento del carico urbanistico;
- non contempla trasferimento di capacità edificatoria in aree diverse[6];
- non contiene opere soggette alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale o Valutazione d'Incidenza.

Si attesta che:

1. L'intervento ricade in area distinta nel P.R.G. vigente: **Zona per Attrezzature di Interesse Comune (ambito di PP3)**(zone **F4+F5+F6**, disciplinate rispettivamente dagli artt. **17-18-19** delle NTA)[7] e **Zona per Attrezzature Urbane per l'Istruzione (Università)** (zona **F1**, disciplinata dall'art.**15** delle NTA).

2. L'intervento è conforme al P.R.G. vigente?
   ☐ SI
   X NO
   se NO, specificare la destinazione di zona urbanistica dell'area di intervento proposta in variante al Piano vigente[8]:
   Zona F2 - Attrezzature di Interesse Sociale "Amministrative e di Servizio" e Zona per Servizi e Attrezzature - Viabilità di Progetto, disciplinate rispettivamente dall'art.**15** e dall'art.**11** delle NTA[9].

3. Il piano/programma o sua variante ricade all'interno del perimetro di un Parco o Riserva Naturale istituita?
   ☐ SI
   X NO
   se SI, specificare il nome del Parco o della Riserva Naturale[10]: _____

[1] Ai sensi del D.lgs. 152/2006, art. 5, comma 1, lettera q) per "autorità procedente" si intende la pubblica amministrazione che recepisce e/o adotta il piano o programma.
[2] Ai sensi del D.lgs. 152/2006, art. 5, comma 1, lettera r) per "proponente" si intende il soggetto pubblico o privato che elabora il piano o programma soggetto alle disposizioni in materia di VAS. Il proponente può coincidere con l'autorità procedente nel caso in cui il soggetto che elabora il piano o programma sia la stessa pubblica amministrazione competente per il recepimento, adozione o approvazione dello stesso.
[3] Ad esempio P.R.G. o loro Varianti ai sensi dell'art.26 della L.R.34/1992, Procedure di Accordo di Programma ai sensi dell'art.34 del D.lgs.267/2000 e art.26-bis della L.R.34/1992; Varianti SUAP ai sensi dell'art. 8 del D.P.R. 160/2010 e dell'art.26-quater della L.R. 34/1992; Varianti non sostanziali di cui all'art. 15, comma 5 della L.R. 34/1992; Piano delle Alienazioni in Variante ai sensi dell'art.58 della Legge 133/2008 e art.26-ter della L.R.34/1992; Strumenti Urbanistici Attuativi di cui all'art. 16 della Legge 1150/1942 e all'art. 4 della L.R. 34/1992; ecc.
[4] Ad esempio modifica alle NTA, variazioni alle zone omogenee, ecc.
[5] Al fine di individuare geograficamente l'area oggetto di intervento si chiede di indicare il toponimo di riferimento.
[6] Nel caso di strumenti urbanistici attuativi e progettazioni urbanistiche di dettaglio (art. 15, comma 4, L.R. 34/92) per "aree diverse" si intendono aree esterne al perimetro originario degli stessi.
[7] La classificazione della zona dovrà comunque essere rapportata alle definizioni stabilite dal DM 1444/1968.
[8] La classificazione della zona dovrà comunque essere rapportata alle definizioni stabilite dal DM 1444/1968.
[9] Il riferimento alle NTA è volto a comprendere l'incidenza dell'intervento sul carico urbanistico del piano vigente.
[10] La compilazione di tale punto risulta indispensabile per garantire chiarimenti sul procedimento da seguire ai sensi della L. 394/91 come recepita

4. Il piano/programma o sua variante è prossima a confini comunali, provinciali o regionali o, per la sua entità, può avere effetti significativi nei territori contermini?
   - ☐ SI
   - **X** NO

   se SI, specificare il nome del comune o della provincia o della regione interessata dagli effetti: _____

5. Il piano/programma o sua variante ricade in zona soggetta a vincoli di P.P.A.R. (*AMBITI PROVVISORI DI TUTELA*[11]) o di P.R.G. adeguato al P.P.A.R. (*AMBITI DEFINITIVI DI TUTELA*[12])?
   - ☐ SI
   - **X** NO

   se SI, specificare la tipologia del vincolo/i nonché l'eventuale esenzione opportunamente motivata:

   _____

6. Il piano/programma o sua variante è soggetto alle disposizioni del P.T.C. o di P.R.G. in adeguamento al P.T.C.?
   - ☐ SI
   - **X** NO

   se SI, specificare le risorse ambientali, insediative, socio-economiche coinvolte nonché l'eventuale esenzione opportunamente motivata: _____

7. Il piano/programma o sua variante può interessare zone vincolate ai sensi del Decreto legislativo 42/2004?
   - ☐ SI
   - **X** NO

   se SI, specificare la categoria del vincolo[13]: _____

8. Il piano/programma o sua variante interferisce con zone in dissesto e/o esondabili vincolate dal P.A.I.[14]?
   - ☐ SI
   - **X** NO

   se SI, specificare la classe di pericolosità e di rischio della zona: _____

9. Il piano/programma o sua variante è conforme al Piano Regionale e/o Provinciale di Gestione dei Rifiuti?
   - ☐ SI
   - ☐ NO
   - **X** NON PERTINENTE

   se NO, specificare se esistono fattori escludenti per la localizzazione dell'impianto:

   _____

10. Il piano/programma o sua variante comprende gli ambiti di tutela di cui al D.lgs. 152/06 relativamente all' attuazione della direttiva 80/778/CEE concernente la qualità delle acque destinate al consumo umano?
    - ☐ SI
    - **X** NO

11. Il piano/programma o sua variante ricade in zona sottoposta a vincolo idrogeologico di cui al R.D.L. 3267/23 e/o all'art. 11 della L.R. 6/2005?
    - ☐ SI
    - **X** NO

    se SI, in riferimento all'art. 11 della L.R. 6/2005, specificare l'ubicazione e l'estensione del bosco, così come definito all'art. 2, comma 1 lettera e) della Legge Regionale[15], rispetto all'area interessata (anche se coperta solo da una parte della formazione boschiva):

    _____

dalla L.R. 15/1994.

[11] Ambiti di tutela territoriale definiti dall'art.25 delle NTA del Piano Paesistico Regionale.

[12] Ambiti di tutela territoriale definiti dall'art.25 delle NTA del Piano Paesistico Regionale.

[13] Al fine di individuare l'area soggetta a vincolo di cui al D. Lgs.42/2004 dovrà essere esplicitato il riferimento al Provvedimento Ministeriale che decreta il vincolo.

[14] Giova ricordare che le disposizioni di cui alle norme di attuazione P.A.I. prevalgono sulle previsioni urbanistiche comunali ove in contrasto e che la verifica dell'osservanza della suddetta prescrizione è di competenza comunale.

[15] La definizione di bosco, ai sensi dell'art. 2 comma 1 lettera e), è la seguente: *"qualsiasi terreno coperto da vegetazione forestale arborea, associata* o *meno a quella arbustiva, di origine naturale* o *artificiale ed in qualsiasi stadio di sviluppo, con un'estensione non inferiore ai 2.000 metri quadrati, una larghezza media non inferiore a 20 metri ed una copertura, intesa come area di incidenza delle chiome, non inferiore al 20 per cento, con misurazioni effettuate dalla base esterna dei fusti. Sono compresi tra i boschi i castagneti da frutto, le tartufaie controllate* e *la macchia mediterranea aventi le predette caratteristiche. Non costituiscono bosco i parchi urbani, i giardini pubblici* e *privati, le alberature stradali, i castagneti da frutto in attualità di coltura, gli impianti di frutticoltura* e *di arboricoltura da legno, le tartufaie coltivate, i vivai* e *gli orti botanici"*

12. Nelle aree di previsione del piano/programma o sua variante sono presenti elementi vegetazionali appartenenti a specie ad alto fusto e/o formazioni vegetali monumentali e/o siepi?
    - ☐ SI
    - **X** NO

    se SI specificare il tipo di specie presente: _____

13. Il piano/programma o sua variante ricade in area floristica protetta ai sensi della L.r. n. 52 del 30/12/1974?
    - ☐ SI
    - **X** NO

    se SI specificare il nome dell'area/delle aree interessate: _____

14. Il piano/programma o sua variante ricade in area soggetta ad erosione costiera?
    - ☐ SI
    - **X** NO

    se SI specificare la presenza di eventuali vincoli: _____

15. Il piano/programma o sua variante comporta modifiche alla viabilità esistente?
    - **X** SI
    - ☐ NO
    - ☐ NON PERTINENTE

    se SI specificare il tipo di strada interessata dalla modifica (statale, provinciale, comunale ecc.): **Strada Provinciale n.256**

16. Il piano/programma o sua variante ricade in area sottoposta ai seguenti ulteriori vincoli:

    _____

    _____ l

    cui riferimenti normativo e atti amministrativi di istituzione sono i seguenti:

    _____

    _____

17. Rapporto del piano/programma o sua variante con il Regolamento del verde urbano e delle formazioni vegetali caratterizzanti il paesaggio rurale marchigiano, giusto disposto dalla Deliberazione 27/07/ 2015 n. 603 Regione Marche, in applicazione della L.R. n. 6/2005, legge forestale regionale, art. 20, comma 6.
    - ☐ Si Attesta la Conformità con il Regolamento del verde urbano e del paesaggio rurale approvato dal Comune con Atto n._____ del _____
    - ☐ Il Piano NON è conforme al il Regolamento del verde urbano e del paesaggio rurale approvato dal Comune con Atto n._____ del _____
    - **X** Il Comune di Camerino NON DISPONE di Regolamento del verde urbano e del paesaggio rurale.
    - ☐ NON PERTINENTE

firma dell'Autorità procedente

1. Proposta degli SCA da consultare

I Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) da consultare e coinvolgere nel procedimento di Verifica di Assoggettabilità a V.A.S. in forma semplificata della Variante urbanistica in esame, al fine del rilascio del parere consultivo di rispettiva competenza previsto dalla legge, sono stati individuati a partire dall'elenco (indicativo e non esaustivo) riportato al punto 2 del paragrafo A.4) dell'Allegato A alla D.G.R. n.1647/2019, sulla base delle caratterizzazioni specifiche della Variante in esame.

SOGGETTO	COMPETENZE
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare	Per tutti i piani regionali ai fini della verifica di coerenza con i piani e programmi nazionali
Regione Marche — P.F. Valutazione e autorizzazioni ambientali, qualità dell'aria e protezione naturalistica	Per piani e programmi provinciali o interprovinciali o interregionali
	Per piani e programmi che contengono il riferimento di opere o interventi soggetti a VIA regionale o ad AIA regionale
Regione Marche - uffici competenti in materie ambientali	Per piani e programmi che possono avere effetti sulle materie di competenza
Regione Marche – uffici competenti per la tutela del territorio	Per gli strumenti urbanistici generali e attuativi e relative varianti, con riferimento alle materie di competenza
Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio delle Marche	Per piani e programmi le cui previsioni interferiscono con beni architettonici e paesaggistici vincolati ai sensi del D.lgs. 42/2004
Parchi e riserve naturali	Per piani e programmi che ricadono o che possono avere effetti sul territorio del parco o della riserva. Per piani e programmi che ricadono o che possono avere effetti sui Siti Natura 2000 per i quali gli enti gestori di parchi e riserve sono anche enti gestori dei Siti Natura 2000 stessi.
Province – uffici competenti in materie ambientali	Per piani e programmi che ricadono o che possono avere effetti sul territorio provinciale e qualora tali effetti rientrino nei loro ambiti di competenza. Per piani e programmi che ricadono o che possono avere effetti sui Siti Natura 2000 per i quali le province sono anche enti gestori dei Siti Natura 2000 stessi.
Comuni – uffici competenti in materie ambientali	Per piani e programmi che ricadono o che possono avere effetti sull'ambiente e sul patrimonio culturale nei rispettivi territori e qualora tali effetti rientrino nei loro ambiti di competenza. Per piani e programmi che ricadono o che possono avere effetti sui Siti Natura 2000 per i quali i Comuni sono anche enti gestori dei Siti Natura 2000 stessi.
Unioni Montane – uffici competenti in materie ambientali	Per piani e programmi che possono avere effetti sul territorio di loro competenza e qualora tali effetti rientrino nei loro ambiti di competenza. Per piani e programmi che ricadono o che possono avere effetti sui Siti Natura 2000 per i quali i le Unioni Montane sono anche enti gestori dei Siti Natura 2000 stessi
Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Centrale Autorità di Bacino distrettuale del Fiume Po	Per piani e programmi che possono avere effetti relativi alle materie di competenza sul territorio di propria competenza
ASUR – Aree vaste	Per piani e programmi che possono avere effetti sulla salute umana sul territorio di propria competenza
AATO	Per piani e programmi che possono avere effetti sull'approvvigionamento idrico e/o sugli scarichi in fognatura e/o su altre componenti del ciclo idrico integrato
ARPAM	Per piani e programmi che possono avere effetti relativi alle materie di competenza sul territorio di propria competenza

1.1. Elenco e motivazione del coinvolgimento

Ai sensi della normativa vigente, si individua come Autorità Procedente il **Comune di Camerino** e come Autorità Competente la **Provincia di Macerata**.

Si propone pertanto il seguente elenco di Soggetti Competenti da coinvolgere nel procedimento al fine della acquisizione del relativo parere consultivo di competenza previsto per legge.

SOGGETTO COMPETENTE (SCA)	MOTIVO DEL COINVOLGIMENTO
PROVINCIA DI MACERATA Servizi competenti in materia ambientale	Autorità Competente
COMUNE DI CAMERINO	Autorità Procedente
REGIONE MARCHE Servizi competenti per la tutela del territorio	1) Acquisizione parere reso ai sensi dell'art.89 del D.P.R. n.380/2001 2) Acquisizione valutazioni in merito alla compatibilità idraulica ai sensi dell'art.10 della L.R. n.22/2011
ASUR Area vasta n.3 – Camerino	Acquisizione parere in merito ai possibili effetti della variante sulla salute umana

Il suddetto elenco può essere soggetto a rettifiche ed integrazioni da parte dell'Autorità Competente.

L'Autorità procedente

_____

Il Progettista

S.P.M. Ingegneria

(dott. arch. Carlo Melfi)

(dott. ing. Roberto Melfi)