

La presente copia fotostatica composta di N° 9 fogli è conforme al suo originale.

Roma, li 28-04-2016



Ministero dell'Impatto Ambientale  
Il Segretario della Commissione  
VIA e VAS

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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

\*\*\*

Parere n. 2047 del 22/04/2016

Progetto	ID_VIP: 2946  Autostrada (A14) Bologna - Bari - Taranto ampliamento a tre corsie da Rimini Nord a Pedaso tratto Ancona Nord-Ancona Sud e Ancona Sud-Porto S. Elpidio nei comuni di Chiaravalle, Ancona, Sirolo, Loreto, Porto S. Elpidio ecc. (AP) - Prescrizioni: 1.c, 1.d, 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 11, 12, 13, 1a, 1b, 2, 3, 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.2, 4.3, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5. Parere CTVA 1925/2015. Richiesta di chiarimenti sul parere espresso.  <i>Parere Art. 9 DM 150/2007</i>
Proponente	Autostrade per l'Italia S.p.A.
Richiedente	Richiedente D.G.V.A.A.

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten initials]*

*[Handwritten initials]*

*[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]*

---

## La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS

**VISTA** la richiesta di verifica di ottemperanza inerente le prescrizioni contenute nel Parere DEC/DSA/1250 del 28/11/2006, relativo al progetto dell'Autostrada A14 Bologna – Bari – Taranto - Ampliamento alla terza corsia da Rimini Nord a Pedaso - tratto Ancona Nord / Ancona Sud (Lotto 5), effettuata da Autostrade per l'Italia in data 29/01/2015;

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “*Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile*” ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria*” ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

**VISTO** il Decreto prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

**VISTA** la richiesta di verifica di ottemperanza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, effettuata con nota prot. DVA-2015-3538 del 09/02/2015, alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, che l'ha acquisita al prot. CTVA-2015-419 del 10-02-2015;

**VISTA** la richiesta di chiarimenti della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, effettuata con nota prot. DVA-2015-31586 del 18/12/2015, alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS, che l'ha acquisita al prot. CTVA-2015-4436 del 21/12/2015;

**PRESO ATTO** che in esito ai procedimenti di Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto “A14 Bologna - Bari - Taranto. Ampliamento alla terza corsia della tratta da Rimini Nord a Pedaso” sono stati emessi i decreti di espressione del giudizio positivo di compatibilità ambientale relativi ai diversi lotti in cui il progetto è stato suddiviso e nello specifico:

- DEC/VIA/405 del 16 maggio 2007 relativo al Tratto Rimini Nord – Cattolica. Lotto 1, che ricade nella Regione Emilia Romagna,
- DEC/VIA/1249 del 28 novembre 2006 relativo al Tratto Cattolica – Fano. Lotto 2, che ricade nella Regione Marche,

- DEC/VIA/1401 del 20 dicembre 2006 relativo al Tratto Fano – Senigallia. Lotto 3, che ricade nella Regione Marche,
- DEC/VIA/1402 del 28 dicembre 2006 relativo al Tratto Senigallia – Ancona Nord. Lotto 4, che ricade nella Regione Marche,
- DEC/VIA/1250 del 28 novembre 2006 relativo al tratto Ancona Nord / Ancona Sud Lotto5 ed Ancona Sud / Porto S. Elpidio Lotto 6B, ricadente nella Regione Marche,
- DEC/VIA/1400 del 28 dicembre 2006 relativo al Tratto Porto S. Elpidio – Pedaso ricadente nella Regione Marche.

**CONSIDERATO** che il progetto "Autostrada A14 Bologna – Bari – Taranto - Ampliamento alla terza corsia da Rimini Nord a Pedaso - Tratto Ancona Nord / Ancona Sud - Lotto n. 5" ha avuto il Decreto di Compatibilità Ambientale n. 1250 del 28/11/2006, riportando esito positivo con prescrizioni;

**PRESO ATTO** che la commissione Tecnica VIA/VAS, con Parere CTVA n. 1925 del 22.11.2015, ha condotto la verifica di ottemperanza solo su alcune delle prescrizioni esprimendo il proprio parere solo sulle nn. 1.a, 1.b, 2, 3, 4.2, 4.3, 7.1, 7.2, 7.4, 7.5, 10.3, 13, (che nel presente parere vengono riconsiderate) avendo ritenuto, in modo errato, già ottemperate con parere CTVA n. 165 del 26.11.2008, le restanti prescrizioni nn. 1.c, 1.d, 4.1, 4.1.1, 4.1.3, 7.3, 10.1, 10.2, 10.4, 11.

Queste ultime erano state già ottemperate con il parere CTVA n. 165/2008, ma erano riferite al Lotto 6/b e non al Lotto 5, dello stesso tratto autostradale;

**CONSIDERATO** che la documentazione trasmessa dal Proponente con istanza prot. n.1655 del 29/01/2015, acquisita al prot. DVA/2015/2960 del 03.02.2015, consente di verificare anche l'ottemperanza delle prescrizioni nn. 1.c, 1.d, 4.1, 4.1.1, 4.1.3, 10.1, 10.2, 10.4, 11 - relativamente al Lotto 5;

**PRESO ATTO** che in riferimento ai due lotti Ancona Nord / Ancona Sud ed Ancona Sud / Porto S. Elpidio - Lotti 5 e 6/b, la verifica della prescrizione n. 4.1.2 è di competenza del MIBAC;

**PRESO ATTO** che in riferimento ai due lotti Ancona Nord / Ancona Sud ed Ancona Sud / Porto S. Elpidio - Lotti 5 e 6/b, la commissione Tecnica VIA/VAS, con Parere n. 656 del 13.01.2014, ha già ottemperato la prescrizione n.12, riguardante il Piano di Riforestazione;

**PRESO ATTO** che in riferimento ai due lotti Ancona Nord / Ancona Sud ed Ancona Sud / Porto S. Elpidio - Lotti 5 e 6/b, la commissione Tecnica VIA/VAS, con Parere CTVA n. 264 del 02/04/2009 e Parere CTVA n. 1278 del 28/06/2013, ha già ottemperato la prescrizione n. 13, riguardante il Piano di Monitoraggio Ambientale;

**PRESO ATTO** che le prescrizioni 1c e 1d non interessano il tratto Ancona Nord / Ancona Sud - Lotto 5, ma ricadono nel tratto Ancona Sud / Porto S. Elpidio - Lotto 6/B, e dovranno quindi essere verificate con un'altra istruttoria;

**CONSIDERATO** che in riferimento al tratto Ancona Nord / Ancona Sud - Lotto 5, come da richiesta di Verifica di Ottemperanza - prot. DVA-2015-3538 del 09/02/2015, risultano quindi da verificare le seguenti prescrizioni poste ai punti nn.: 1.a, 1.b, 2, 3, 4.1.1, 4.1.3, 4.2, 4.3, 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 11.

**CONSIDERATE** le prescrizioni di riferimento, che nel caso specifico sono:

1. *Il progetto definitivo deve essere aggiornato sulla base delle ottimizzazioni progettuali alle quali si è pervenuti in fase di istruttoria per cui dovrà realizzarsi l'intervento comprendente:*

1a) *l'esecuzione della galleria Montedomini senza realizzare la variante fuori sede ma operando l'adeguamento delle attuali carreggiate;*

1b) *la riduzione delle banche in prossimità del nuovo cavalcavia della strada comunale della Grancia alla progressiva km 224+230 mediante inserimento di muri di sottoscampa per una estensione di circa 120 ml.*

2. *Prima dell'avvio dei cantieri secondo modalità da concordare con la Regione Marche con oneri a carico del proponente, si dovrà provvedere al monitoraggio della qualità dell'aria nelle zone interessate dall'opera, anche utilizzando tecniche di valutazione conformi alle disposizioni del DM 261/02. Qualora da tale verifica i risultati non confermassero valori di qualità dell'aria compatibili con incrementi del traffico nell'autostrada quali quelli indicati dal proponente, si dovrà provvedere, nella fase di esercizio dell'intervento di potenziamento alla 3<sup>a</sup> corsia, all'emanazione da parte della Società Autostrade per l'Italia di idonei provvedimenti, coerenti con le normative regionali, per assicurare che dall'esercizio dell'autostrada non derivino emissioni tali da causare il superamento dei valori limite degli inquinanti normati. La Regione Marche nell'ambito della rete di qualità dell'aria e del Sistema Monitoraggio Integrato prescritto per il presente progetto provvederà a controllare l'attuazione di tali provvedimenti, trasmettendo gli stessi al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare.*
3. *Dovranno essere individuate in modo specifico e tenendo conto delle necessarie condizioni di esposizione tutte le strutture che potranno essere trattate con materiali foto-catalitici almeno nelle seguenti opere stradali:*
  - a) *barriere fonoassorbenti;*
  - b) *spartitraffico autostradale tipo New Jersey*
  - c) *pareti interne delle gallerie;*
  - d) *Muri di sostegno e di sottoscarpa;*
  - e) *Pavimentazione di tratti interni di gallerie.*
4. *Il proponente unitamente alla revisione del progetto definitivo conseguente alle presenti prescrizioni o al progetto esecutivo, dovrà:*
  - 4.1) *relativamente alla protezione acustica di tutti i recettori interessati dall'intervento, trovare soluzioni atte a ridurre al massimo le situazioni che presentano livelli sonori equivalenti sulle facciate degli edifici con valori superiori alle indicazioni normative (necessariamente per i superamenti con  $Leq > 3$  dBA), garantendo comunque la climatizzazione degli ambienti. Detta progettazione dovrà:*
    - 4.1.1) *assumere come input di traffico quello relativo ai valori più onerosi nello scenario di progetto ovvero traffico giornaliero riferito al periodo estivo ed al giorno feriale;*
    - 4.1.3) *provvedere alla restituzione delle informazioni in linea con quanto previsto per i piani di risanamento acustico (DM 29.11.2000 - DPR 142/04).*
  - 4.2) *relativamente alla protezione dalla diffusione di sostanze inquinanti ed in particolare delle polveri, ferme restando tutte le ulteriori misure che potranno derivare da quanto prescritto al precedente punto 2) e dal Redigendo Piano di risanamento regionale della qualità dell'aria della regione Marche ai sensi del DM 261/2002 e del D.Lgs. 351/99 definire anche una fascia filtro con essenze vegetali idonee, dimensionata e localizzata sulla base di una proposta progettuale che dovrà essere concordata ed approvata dalla Regione Marche.*

*Si sottolinea la necessità che la Società Autostrade per l'Italia pervenga ad una caratterizzazione significativa del contributo reale che la "sorgente autostrada" fornisce all'inquinamento locale mediante una significativa sperimentazione atta a distinguere il contributo emissivo autostradale dall'inquinamento di fondo. A tal fine inoltre il proponente dovrà installare ed esercire nell'ambito del sistema di monitoraggio un idoneo sistema di conteggio del traffico per la conoscenza di tutti i veicoli transitanti nell'intera estesa oggetto del potenziamento. Detto conteggio dovrà tenere conto dei flussi di transito di lunga percorrenza sia di quelli a valenza locale mediante acquisizione delle informazioni dei transiti ai caselli;*
  - 4.3) *prevedere un idoneo sistema di rilievo dei fenomeni di congestione che dovessero verificarsi nelle tratte oggetto del potenziamento al fine di comunicare tempestivamente agli utenti in*

*entrata all'autostrada, mediante sistemi di pannelli a messaggio variabile posti ai caselli, la necessità di dirigersi, temporaneamente, su altri itinerari per non aumentare i fenomeni di congestione e le emissioni a questi conseguenti.*

*7. I capitolati d'appalto dovranno essere implementati con tutte le cautele, le prescrizioni e gli accorgimenti previsti dallo studio di impatto ambientale al fine di rispettare le condizioni ambientali durante la fase di costruzione con particolare attenzione alla salvaguardia:*

*7.1) delle acque, sia superficiali che sotterranee, con idonei schemi operativi relativi al trattamento delle acque provenienti dalle lavorazioni, dai piazzali, dalle officine e dal lavaggio delle betoniere;*

*7.2) della salute pubblica disturbo alle aree residenziali e ai servizi ivi incluse le viabilità sia locali che di collegamento;*

*7.3) del clima acustico;*

*7.4) dell'inquinamento atmosferico ed in particolare imponendo nei cantieri esclusivamente l'impiego di veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE o in alternativa, veicoli muniti di filtri per il particolato muniti di attestato di superamento dei test di idoneità del VERT;*

*7.5) dei livelli di servizio delle viabilità interessate dai transiti dei mezzi di approvvigionamento dei cantieri prescrivendo alle imprese il divieto di circolazione sulle stesse strade nel periodo orario dalle ore 8:00 alle ore 10:00.*

*10. Gli interventi di ripristino vegetazionale dovranno avere la funzione primaria di ristabilire la configurazione vegetazionale esistente e/o potenziale, facilitando l'innescò dei naturali processi di ricolonizzazione ed adattamento e saranno effettuati secondo i seguenti criteri e modalità:*

*10.1 - dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree tipiche ed autoctone, privilegiando per le essenze arbustivo-arboree la distribuzione in gruppi o macchie al fine di favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innescò di dinamismi naturali;*

*10.2 - dovrà essere garantita la massima diversificazione di specie in aderenza al modello di vegetazione potenziale dei luoghi ed alle caratteristiche pedologiche e microecologiche locali; andrà inoltre garantita la disetaneità degli individui, prevedendo la messa a dimora di individui già sviluppati, di individui di taglia minore ed esemplari in fitocella a semi;*

*10.3 - ai fini della conservazione della biodiversità genetica e del ripristino delle condizioni ecosistemiche ante operam, per la produzione delle specie arbustive ed arboree autoctone necessarie agli interventi di ripristino, si dovrà fare ricorso all'approvvigionamento di materiale genetico ecotipico, privilegiando vivaisti specializzati che trattino materiale di propagazione autoctono certificato; qualora tale condizione non fosse attuabile nel territorio regionale, dovrà essere predisposta un'idonea struttura vivaistica con certificazione di utilizzo del materiale da propagazione locale;*

*10.4 - il progetto esecutivo degli interventi di ripristino vegetazionale dovrà contenere uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi" che preveda idonee cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo affrancamento della vegetazione ed un monitoraggio almeno quinquennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori; il progetto esecutivo ed il relativo piano di monitoraggio e manutenzione dovrà essere preventivamente approvato dalle competenti strutture regionali (ARPAM o altre strutture competenti in materia) e dovrà essere attuato sotto la supervisione ed il controllo delle medesime strutture che dovranno inoltre verificare la distribuzione dei sottopassi ecologici previsti per la fauna.*

*11. dovrà essere predisposto un corretto Piano di manutenzione dell'opera per:*

11.1) consentire di ridurre eventuali effetti vibrazionali dovuti a sconnessioni e/o irregolarità del manto stradale, assicurare l'efficacia sia delle pavimentazioni fonoassorbenti che delle barriere acustiche;

11.2) la gestione delle opere a verde e dei presidi idraulici per assicurare l'efficacia delle opere di mitigazione eseguite includendo, se del caso, interventi di lavaggio della pavimentazione nel caso di persistenza di periodi di mancanza di precipitazioni prolungati nel tempo.

VISTA la documentazione acquisita al prot. DVA/2015/2960 del 03/02/2015, con la quale il Proponente "Autostrada per l'Italia S.p.A." ha trasmesso copia del Progetto Esecutivo;

VISTA la documentazione integrativa, acquisita al Prot. DVA/2015/27026 del 28/10/2015;

VISTA la documentazione integrativa, acquisita al Prot. DVA/2015/27403 del 03/11/2015 e al CTVA/2015/3771 del 04/11/2015;

**In relazione alle prescrizioni oggetto di verifica si espone quanto segue:**

**Prescrizione 1.** *Il progetto definitivo deve essere aggiornato sulla base delle ottimizzazioni progettuali alle quali si è pervenuti in fase di istruttoria per cui dovrà realizzarsi l'intervento comprendente:*

*1.a) l'esecuzione della galleria Montedomini senza realizzare la variante fuori sede ma operando l'adeguamento delle attuali carreggiate;*

*1.b) la riduzione delle banche in prossimità del nuovo cavalcavia della strada comunale della Grancia alla progressiva km 224+230 mediante inserimento di muri di sottoscarpa per una estensione di circa 120 ml.*

**CONSIDERATA e VALUTATA** la documentazione e gli elaborati grafici del Progetto Esecutivo presentati dal Proponente. In particolare i documenti nn. TUN001 - TUN0313 - PVGTA - 1943, MC17 (Opera n°60) per il muro di sottoscarpa.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda il **punto 1.a:**

riferito all'ampliamento della galleria Montedomini. La progettazione dell'opera è stata prevista senza la realizzazione della variante fuori sede, come verificato dai documenti e dagli elaborati di progetto del Progetto Esecutivo. L'ampliamento verrà ottenuto operando l'adeguamento delle attuali carreggiate mediante l'utilizzo di un'apposita macchina definita del "pretaglio" e di una seconda macchina "posa conci", secondo il "metodo Nazzano". Una metodologia di realizzazione, già eseguita sull'A1 Milano - Napoli.

**CONSIDERATO e VALUTATO** per quanto riguarda il **punto 1.b:**

Riferito all'adeguamento dell'esistente cavalcavia, sito in via della Grancia, nel territorio comunale di Ancona. Come verificato dai documenti e dagli elaborati di progetto del Progetto Esecutivo la riduzione delle banche verrà ottenuta grazie alla realizzazione di un muro continuo di sottoscarpa, al fine di limitare le occupazioni di suolo necessarie per l'esecuzione della rampa, posta sul lato di monte. Il muro avrà una lunghezza pari a ml 123 ed un'altezza variabile tra i 5 e 9 metri.

**Le prescrizioni nn. 1.a e 1.b sono ottemperate.**

**Prescrizione: 2.** *Prima dell'avvio dei cantieri secondo modalità da concordare con la Regione Marche con oneri a carico del proponente, si dovrà provvedere al monitoraggio della qualità dell'aria nelle zone interessate dall'opera, anche utilizzando tecniche di valutazione conformi alle*

*disposizioni del DM 261/02. Qualora da tale verifica i risultati non confermassero valori di qualità dell'aria compatibili con incrementi del traffico nell'autostrada quali quelli indicati dal proponente, si dovrà provvedere, nella fase di esercizio dell'intervento di potenziamento alla 3<sup>a</sup> corsia, all'emanazione da parte della Società Autostrade per l'Italia di idonei provvedimenti, coerenti con le normative regionali, per assicurare che dall'esercizio dell'autostrada non derivino emissioni tali da causare il superamento dei valori limite degli inquinanti normati. La Regione Marche nell'ambito della rete di qualità dell'aria e del Sistema Monitoraggio Integrato prescritto per il presente progetto provvederà a controllare l'attuazione di tali provvedimenti, trasmettendo gli stessi al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare.*

**CONSIDERATA e VALUTATA** la documentazione presentata, inerente il monitoraggio della qualità dell'aria, in cui la Società Proponente ha sviluppato uno studio denominato: *"Caratterizzazione del contributo reale che la sorgente autostrada fornisce all'inquinamento locale come supplemento rispetto all'inquinamento di fondo"*.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che

- come si evince dal "Rapporto di Sintesi", ai fini del monitoraggio e della caratterizzazione del contributo che la sorgente autostrada fornisce all'inquinamento locale, sono state integrate tecniche di monitoraggio innovative ed uso di modelli di emissione e dispersione relativamente ai periodi: estivo (7 agosto 2009 - 8 settembre 2009) ed invernale (18 novembre 2009 - 17 dicembre 2009), prendendo in considerazione gli inquinanti: PM10, PM2.5, NO2, NOX, O3, Benzene e NH3.
- le attività di monitoraggio sono state condotte nella fase ante-operam, cioè prima dell'avvio dei lavori di realizzazione della terza corsia dell'autostrada A14, mentre le indagini modellistiche sono state condotte sia nello scenario post-operam, che in quello di progetto.
- i risultati sono stati confrontati con quanto previsto dal D.Lgs 155 del 13 agosto 2010 di recepimento della Direttiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 maggio 2008 relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che lo studio sperimentale ha dimostrato che il contributo della fonte autostradale all'inquinamento locale è limitato ad una fascia ristretta attorno all'asse autostradale confermando valori di qualità dell'aria coerenti con le previsioni progettuali e compatibili con lo scenario di ampliamento alla terza corsia e ciò ha reso non necessario attuare gli *"idonei provvedimenti atti ad assicurare che dall'esercizio dell'autostrada non derivino emissioni tali da causare il superamento dei valori limite degli inquinanti normati"*.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il monitoraggio della qualità dell'aria ante operam è stato effettuato secondo il PMA, nelle zone interessate dall'opera ed è stato trasmesso e condiviso con la Regione Marche e con l'ARPAM, come da nota della Regione Marche prot. n. 226856 del 13/11/2007, acquisita al prot. CTVA/2015/3995 del 18/11/2015, in cui la stessa ha ritenuto il Piano adeguato e conforme;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che ASPI ha trasmesso alla Regione Marche i dati relativi al monitoraggio ante operam con nota prot. n. 12181 del 15/06/2015;

**La prescrizione n° 2 è ottemperata.**

**Prescrizione: 3.** *Dovranno essere individuate in modo specifico e tenendo conto delle necessarie condizioni di esposizione tutte le strutture che potranno essere trattate con materiali foto-catalitici almeno nelle seguenti opere stradali:*

a) barriere fonoassorbenti;

- b) spartitraffico autostradale tipo New Jersey*
- c) pareti interne delle gallerie;*
- d) Muri di sostegno e di sottoscarpa;*
- e) Pavimentazione di tratti interni di gallerie.*

**CONSIDERATO e VALUTATO che**

- sulla base della documentazione presentata, la Società proponente non ha individuato nessuna struttura, tra le opere stradali in progetto, che sarebbe dovuta essere trattata con materiali fotocatalitici;
- la Società Proponente ha sottoscritto un'apposita convenzione con l'Università Politecnico delle Marche per lo studio a carattere sperimentale di prodotti foto catalitici, di cui la Regione Marche con nota prot. n°251406 del 4.12.2007 ne ha condiviso il programma delle attività.
- la sperimentazione svolta all'interno della galleria Cavallo - canna nord (compresa nell'ambito del lotto n°4 Senigallia – Ancona Nord) ed i risultati della stessa sono stati trasmessi dalla Società proponente alla Regione Marche – Servizio Infrastrutture Trasporti ed Energia con nota prot. 20571 del 14.10.2013.
- la Società proponente ha dichiarato che i risultati della suddetta sperimentazione, trasmessa anche al MATTM nell'ambito dei documenti per la verifica di ottemperanza, evidenziano l'inefficacia del trattamento con materiali foto-catalitici di superfici/strutture in ambito autostradale come quelle richiamate nella prescrizione.

**La prescrizione n° 3 non è ottemperata.**

**Prescrizione 4.** *Il proponente unitamente alla revisione del progetto definitivo conseguente alle presenti prescrizioni o al progetto esecutivo, dovrà:*

*4.1) relativamente alla protezione acustica di tutti i recettori interessati dall'intervento, trovare soluzioni atte a ridurre al massimo le situazioni che presentano livelli sonori equivalenti sulle facciate degli edifici con valori superiori alle indicazioni normative (necessariamente per i superamenti con  $Leq > 3$  dBA), garantendo comunque la climatizzazione degli ambienti. Detta progettazione dovrà:*

*4.1.1) assumere come input di traffico quello relativo ai valori più onerosi nello scenario di progetto ovvero traffico giornaliero riferito al periodo estivo ed al giorno feriale;*

*4.1.3) provvedere alla restituzione delle informazioni in linea con quanto previsto per i piani di risanamento acustico (DM 29.11.2000 - DPR 142/04).*

**CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda il punto 4.1.1:**

nel documento "Opere complementari - Barriere Antifoniche - Relazione Acustica generale" (AUA0500) la Società proponente ha provveduto ad aggiornare le analisi acustiche presentate nello Studio di Impatto Ambientale con le indicazioni contenute nel Decreto VIA.

In fase di progetto esecutivo, ha proceduto ad aggiornare le analisi acustiche utilizzando come input di traffico quello riferito al periodo estivo (comprendente i mesi di giugno, luglio e agosto) ed ai giorni feriali.

Si evidenzia che la variazione del TGM è significativa soprattutto nel tratto tra il futuro svincolo di Ancona Ovest (*non compreso nel presente progetto*) e quello di Ancona Sud.

Parallelamente all'aumento dei flussi di traffico dalle analisi eseguite dalla Società Proponente si osserva una diminuzione dell'incidenza dei mezzi pesanti rispetto al totale dei veicoli transitanti ed un leggero scadimento dei livelli di servizio attesi.

La variazione dell'input di traffico ha comportato un aumento delle emissioni acustiche compreso tra +0.8 dBA nel tratto Ancona Nord / Ancona Ovest e +1.1 dBA nel tratto Ancona Ovest / Ancona Sud.



**CONSIDERATO e VALUTATO** che l'aumento dei flussi di traffico, con conseguente incremento delle emissioni rumorose, ha comportato una riprogettazione di alcuni degli interventi di mitigazione.

I ricettori che presentano livelli di immissione acustica superiore a 3 dBA rispetto al proprio limite di riferimento sono stati risolti attraverso la messa in opera di barriere antirumore e di finestre silenti.

Le modifiche apportate alle barriere acustiche sono le seguenti:

- innalzamento della barriera FOA3S da 4 a 5m;
- innalzamento della barriera FOA5S da 4 a 5m;
- innalzamento della barriera FOA14S da 2,5 a 3m;
- innalzamento della barriera FOA9S da 4,5 a 5m;
- innalzamento della barriera FOA20S da 3,5 a 5m;
- inserimento di una nuova barriera (FOA38S) in carreggiata sud al km 217+060 di lunghezza 120m e altezza 5m;
- inserimento di una nuova barriera (FOA38S) in carreggiata sud al km 227+337 di lunghezza 200m e altezza 3,5m.

La prescrizione n° 4.1.1 è ottemperata.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda il punto 4.1.3:

dagli elaborati tecnici del Progetto Esecutivo relativi agli interventi di mitigazioni acustiche si evince che le informazioni contenute sono in linea con quanto previsto dal Piano di Risanamento Acustico secondo il DMA 29/11/00 che risulta essere uno dei riferimenti normativi alla base della progettazione acustica sviluppata per l'ampliamento a tre corsie del tratto in esame.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la progettazione esecutiva ha tenuto conto degli aumentati flussi di traffico (vedi p.to 4.1.1) che ha comportato un aumento della superficie delle barriere acustiche rispetto a quanto previsto nel Piano di Risanamento Acustico (mq 31.807 contro mq 20.863) risultando maggiormente conservativa, come si evince dalla tabella riepilogativa inserita nell'elaborato "Opere complementari - Barriere Antifoniche - Relazione Acustica generale" (AUA0500).

La prescrizione n° 4.1.3 è ottemperata.

**Prescrizione: 4.2)** *relativamente alla protezione dalla diffusione di sostanze inquinanti ed in particolare delle polveri, ferme restando tutte le ulteriori misure che potranno derivare da quanto prescritto al precedente punto 2) e dal Redigendo Piano di risanamento regionale della qualità dell'aria della regione Marche ai sensi del DM 261/2002 e del D.Lgs. 351/99 definire anche una fascia filtro con essenze vegetali idonee, dimensionata e localizzata sulla base di una proposta progettuale che dovrà essere concordata ed approvata dalla Regione Marche. Si sottolinea la necessità che la Società Autostrade per l'Italia pervenga ad una caratterizzazione significativa del contributo reale che la "sorgente autostrada" fornisce all'inquinamento locale mediante una significativa sperimentazione atta a distinguere il contributo emissivo autostradale dall'inquinamento di fondo. A tal fine inoltre il proponente dovrà installare ed esercitare nell'ambito del sistema di monitoraggio un idoneo sistema di conteggio del traffico per la conoscenza di tutti i veicoli transitanti nell'intera estesa oggetto del potenziamento. Detto conteggio dovrà tenere conto dei flussi di transito di lunga percorrenza sia di quelli a valenza locale mediante acquisizione delle informazioni dei transiti ai caselli.*

**CONSIDERATO e VALUTATO che**

- il Progetto Esecutivo prevede una serie di opere a verde lungo il tracciato, finalizzate alla mitigazione ambientale dell'impatto della nuova infrastruttura;
- sono state previste sia in carreggiata Nord che in carreggiata Sud, fasce vegetazionali, opportunamente dimensionate, formate da specie arboreo-arbustive autoctone, utili al trattenimento delle polveri. Dall'esame del documento "Interventi di inserimento, riqualificazione e recupero ambientale - relazione tecnica" (Documento: AUA001) si è potuto constatare che la Società proponente ha previsto, al di fuori della recinzione autostradale, sia in carreggiata Nord che in carreggiata Sud, una fascia filtro formata da specie arbustive autoctone che oltre alla funzione paesaggistico-ambientale, svolge anche la funzione di trattenimento delle polveri. Il posizionamento della fascia filtro non è stata prevista in continuo, per l'intero tratto, sia in ragione delle caratteristiche fisiche e morfologiche dei luoghi attraversati, che di quelle progettuali dell'opera, come la concomitanza dell'inserimento delle barriere antirumore o lungo i viadotti.
- le tipologie delle specie scelte saranno posizionate in modo da realizzare fasce verdi compatte che nella stagione primaverile/estiva sono caratterizzate dalla massima vigoria. In tale periodo infatti si verificano i maggiori flussi di traffico lungo la tratta autostradale corrispondente alla condizione di maggiore criticità, per quanto riguarda l'emissione di inquinanti in atmosfera;
- il posizionamento della fascia vegetale, con funzione di filtro, è stata attentamente valutata al fine sia di limitare gli espropri che l'impatto sul sistema agricolo, molto diffuso nella tratta in esame, oltre a garantire il rispetto delle distanze dall'asse autostradale cos' come previsto dalle norme del Codice della Strada.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che lo studio sperimentale ha dimostrato che il contributo della fonte autostradale all'inquinamento locale è limitato ad una fascia ristretta attorno all'asse autostradale confermando valori di qualità dell'aria coerenti con le previsioni progettuali e compatibili con lo scenario di ampliamento alla terza corsia e ciò ha reso non necessari attuare gli *"idonei provvedimenti atti ad assicurare che dall'esercizio dell'autostrada non derivino emissioni tali da causare il superamento dei valori limite degli inquinanti normati"*

**CONSIDERATO** che, relativamente alla caratterizzazione significativa del contributo reale che la "sorgente autostrada" fornisce all'inquinamento locale, è stata inviata, con nota ASPI prot.2539 del 04.02.2009, alla Regione Marche, una metodologia di analisi, dal titolo *"Caratterizzazione del contributo reale che la sorgente autostrada fornisce all'inquinamento locale come supplemento rispetto all'inquinamento di fondo"*;

**CONSIDERATO** che la definizione della fascia filtro così come dimensionata e localizzata nella proposta progettuale, è stata approvata dalla Regione Marche con verbale prot. n. 0164802 del 11/03/2016, acquisita al prot. CTVA/2016/1402 del 19/04/2016;

**La prescrizione n° 4.2 è ottemperata.**

**Prescrizione: 4.3** *Prevedere un idoneo sistema di rilievo dei fenomeni di congestione che dovessero verificarsi nelle tratte oggetto del potenziamento al fine di comunicare tempestivamente agli utenti in entrata all'autostrada, mediante sistemi di pannelli a messaggio variabile posti ai caselli, la necessità di dirigersi, temporaneamente, su altri itinerari per non aumentare i fenomeni di congestione e le emissioni a questi conseguenti.*

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la Società proponente ha previsto, per l'intera tratta interessata dai lavori di ampliamento alla terza corsia dell'A14, il rilievo, in continuo, dei fenomeni di congestione del traffico con la conseguente informazione per tutta l'utenza;

CONSIDERATO e VALUTATO che è stato previsto un sistema di conteggio del traffico, attraverso un sistema di videosorveglianza, con particolare riferimento alle due gallerie Montedomini e Sappanico;

CONSIDERATO e VALUTATO che nel Progetto Esecutivo, per tutta la tratta in esame è stato previsto il posizionamento di Pannelli a Messaggio Variabile (PMV), atti ad informare l'utenza dei risultati del rilievo dei fenomeni di congestione del traffico, in particolare, alle progressive chilometriche pK 224+635 in Nord e pK 227+750 in Sud oltre che quelli in ingresso alle stazioni ubicate alle estremità del lotto, ovvero Ancona Nord e Ancona Sud.

La prescrizione n° 4.3 è ottemperata.

**Prescrizione: 7.** *I capitolati di appalto dovranno essere implementati con tutte le cautele, le prescrizioni e gli accorgimenti previsti dallo studio di impatto ambientale al fine di rispettare le condizioni ambientali durante la fase di costruzione con particolare attenzione alla salvaguardia:*

- 7.1) *delle acque, sia superficiali che sotterranee, con idonei schemi operativi relativi al trattamento delle acque provenienti dalle lavorazioni, dai piazzali, dalle officine e dal lavaggio delle betoniere;*
- 7.2) *della salute pubblica disturbo alle aree residenziali e ai servizi ivi incluse le viabilità sia locali che di collegamento;*
- 7.3) *del clima acustico;*
- 7.4) *dell'inquinamento atmosferico ed in particolare imponendo nei cantieri esclusivamente l'impiego di veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE o in alternativa, veicoli muniti di filtri per il particolato muniti di attestato di superamento dei test di idoneità del VERT;*
- 7.5) *dei livelli di servizio delle viabilità interessate dai transiti dei mezzi di approvvigionamento dei cantieri prescrivendo alle imprese il divieto di circolazione sulle stesse strade nel periodo orario dalle ore 8:00 alle ore 10:00.*

CONSIDERATO e VALUTATO che tutto quanto prescritto al punto 7, riguardanti le opere previste dal SIA, che garantiscono il rispetto delle condizioni ambientali durante la fase di costruzione e che riguardano in particolare le acque, la salute pubblica, il clima acustico, l'inquinamento atmosferico, la circolazione dei mezzi di cantiere, è stato recepito nel Capitolato Speciale d'Appalto Parte I ed in particolare al capitolo 2.2.1.1, dal titolo: "Indicazioni ambientali da inserire nei capitolati d'Appalto". Documento n: STP004; STP004E;

CONSIDERATO e VALUTATO che più approfondite indicazioni prescrittive sono state inserite nel Progetto Esecutivo nel documento dal titolo: "Capitolato Speciale d'Appalto Parte I - Appendice Principali disposizioni per il contenimento dell'inquinamento acustico e ambientale nella fase di esecuzione dei lavori";

Le prescrizioni nn° 7.1, 7.2, 7.3, 7.4, 7.5 sono ottemperate.

**Prescrizione: 10.** *Gli interventi di ripristino vegetazionale dovranno avere la funzione primaria di ristabilire la configurazione vegetazionale esistente e/o potenziale, facilitando l'imesco dei naturali processi di ricolonizzazione ed adattamento e saranno effettuati secondo i seguenti criteri e modalità:*

- 10.1 - dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree tipiche ed autoctone, privilegiando per le essenze arbustivo-arboree la distribuzione in gruppi o macchie al fine di favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innesco di dinamismi naturali;*
- 10.2 - dovrà essere garantita la massima diversificazione di specie in aderenza al modello di vegetazione potenziale dei luoghi ed alle caratteristiche pedologiche e microecologiche locali; andrà inoltre garantita la disetaneità degli individui, prevedendo la messa a dimora di individui già sviluppati, di individui di taglia minore ed esemplari in fitocella a semi;*
- 10.3 - ai fini della conservazione della biodiversità genetica e del ripristino delle condizioni ecosistemiche ante operam, per la produzione delle specie arbustive ed arboree autoctone necessarie agli interventi di ripristino, si dovrà fare ricorso all'approvvigionamento di materiale genetico ecotipico, privilegiando vivaai specializzati che trattino materiale di propagazione autoctono certificato; qualora tale condizione non fosse attuabile nel territorio regionale, dovrà essere predisposta un'ideale struttura vivaistica con certificazione di utilizzo del materiale da propagazione locale;*
- 10.4 - il progetto esecutivo degli interventi di ripristino vegetazionale dovrà contenere uno specifico "Piano di monitoraggio e manutenzione degli interventi" che preveda idonee cure colturali che dovranno essere effettuate fino al completo affrancamento della vegetazione ed un monitoraggio almeno quinquennale sull'efficacia degli interventi successivamente all'ultimazione dei lavori; il progetto esecutivo ed il relativo piano di monitoraggio e manutenzione dovrà essere preventivamente approvato dalle competenti strutture regionali (ARPAM o altre strutture competenti in materia) e dovrà essere attuato sotto la supervisione ed il controllo delle medesime strutture che dovranno inoltre verificare la distribuzione dei sottopassi ecologici previsti per la fauna;*

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda il **punto 10.1 e 10.2:**

la Società proponente, nel documento dal titolo: "Interventi di inserimento, riqualificazione e recupero ambientale - Relazione tecnica", ha specificato che tutte le "sistemazioni progettate rispettano quanto previsto dalla Legge Regione Marche n. 6 del 23 Febbraio 2005" che, "al fine di garantire la conservazione e la rinnovazione del patrimonio arboreo regionale, per ogni albero abbattuto ai sensi dell'articolo 21 è prevista la piantagione di due alberi appartenenti alle specie elencate all'articolo 20, comma 1" e che "si è prestata una maggiore attenzione verso i problemi di impianto connesse alla sicurezza, che porta ad evitare la messa a dimora di specie di grande vigore a distanze non compatibili con quelle indicate dal Regolamento attuativo del Nuovo Codice della strada. Secondo tale norma, infatti, l'intenzione del legislatore è la tutela delle strade dal rischio che le corsie possano essere invase da tronchi o branche a seguito di sradicamenti o cedimenti degli elementi vegetali".

**CONSIDERATO e VALUTATO** che ogni specie prevista (acero campestre, leccio, orniello, roverella, oleandro, ligustro, biancospino, ginepro, ginestra e agrifoglio) dovrà essere fornita di cartellino indicante la denominazione botanica quali il genere e la specie; per quest'ultima si rende necessaria la certificazione di provenienza e quella fitosanitaria, secondo quanto disposto dalla vigente normativa in materia di commercio e vendita delle specie vegetali (L. 22/5/1973 n. 269 "Disciplina della produzione e del commercio di sementi e piante da rimboschimento", D.M. 31/01/1996 "Misure di protezione contro l'introduzione e la diffusione nel territorio della Repubblica italiana di organismi nocivi ai vegetali o ai prodotti vegetali").

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda il **punto 10.3:**

il Progetto Esecutivo prevede una serie di interventi di mitigazione ambientale con opere a verde e passaggi ecologici disposti lungo tutto il tracciato dell'autostrada tra le stazioni di Ancona Nord e Ancona Sud per i quali è prevista la manutenzione ordinaria e straordinaria, così come descritto nel "Piano di Monitoraggio e Manutenzione" - Documento n. CTP0250;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che nell'elaborato AUA002 e AUA003 sono state riportate le specie erbacee, arbustive ed arboree tipiche che verranno utilizzate. Ogni specie prevista (acero campestre, leccio, ornio, roverella, oleandro, ligustro, biancospino, ginepro, ginestra e agrifoglio) sarà fornita di cartellino indicante la denominazione botanica, quali il genere e la specie; per quest'ultima è prevista la certificazione di provenienza e quella fitosanitaria, secondo quanto disposto dalla vigente normativa in materia di commercio e vendita delle specie vegetali (L. 22/5/1973 n. 269 "Disciplina della produzione e del commercio di sementi e piante da rimboschimento", D.M. 31/01/1996 "Misure di protezione contro l'introduzione e la diffusione nel territorio della Repubblica italiana di organismi nocivi ai vegetali o ai prodotti vegetali");

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per la fase di approvvigionamento delle specie arbustive da porre in opera, la Società Proponente, ha previsto il monitoraggio dei vivai che sono in grado di fornire le specie autoctone, ecotipiche e certificate;

**CONSIDERATO** che relativamente agli interventi di ripristino vegetazionale, la Società proponente nel "Piano di monitoraggio e manutenzione" ha previsto una trattazione specifica (Cap. 01.015); i lavori di ripristino vegetazionale sono stati inseriti anche nel "Capitolato Speciale d'Appalto - Parte I - Appendice C - Prescrizioni per ingegneria naturalistica - Manutenzione delle opere";

**CONSIDERATO** che il progetto degli interventi vegetazionali, comprensivo dei documenti che riguardano gli aspetti manutentivi delle opere a verde, sono stati trasmessi alla Regione Marche con nota ASPI prot. 22649 del 10.11.2014;

**CONSIDERATO** che la documentazione è contenuta nel Progetto Esecutivo e precisamente:

- per le Opere a verde: AUA011; AUA012; AUA013; AUA014; AUA015; AUA016; AUA017; AUA018; AUA019; AUA020; AUA021; AUA022; AUA031; AUA=32; AUA033; AUA034; AUA041; AUA042; AUA043; AUA044; AUA045; AUA046; AUA047; AUA048;
- per le Opere di mitigazione ambientale - Passaggi ecologici:
- AUA0061; AUA0064; AUA0067 AUA0070; AUA0073; AUA0076 AUA0079; AUA0082; AUA0085; AUA0088; AUA0091; AUA0094; AUA0097; AUA0100; AUA0103; AUA0106; AUA0109; AUA0112.
- Nel Capitolato Speciale d'Appalto - Parte Prima Appendice C - Prescrizioni di ingegneria naturalistica - Documento n° STP004C
- per l'inserimento, riqualificazione e recupero ambientale - Documenti nn° AUA0001; AUA0002; AUA003.

**CONSIDERATO** che per quanto riguarda il punto 10.4:

il Progetto Esecutivo contiene la documentazione relativa agli interventi di ripristino vegetazionale, precisamente nel "Piano di Monitoraggio e Manutenzione degli interventi" e nel "Capitolato Speciale d'Appalto - Parte I - Appendice C - Prescrizioni per ingegneria naturalistica".

**CONSIDERATO** che la Società proponente ha inviato, con nota prot.22649 del 10.11.2014 alla Regione Marche, gli elaborati riguardanti la manutenzione delle specie arboree che verranno installate.

---

**CONSIDERATO e VALUTATO** che la documentazione riferita agli interventi di ripristino vegetazionale deve essere integrata, indicando con maggior chiarezza e precisione l'utilizzo delle specie autoctone, l'indicazione delle fonti di approvvigionamento per quanto riguarda il materiale genetico locale, l'utilizzazione delle piante che devono essere scelte con la massima diversificazione dell'età, la predisposizione di un piano faunistico ed infine l'integrazione del "Piano di Monitoraggio e Manutenzione" inserendo e specificando le azioni e le modalità degli interventi di ripristino vegetazionale, che dovranno essere eseguiti per almeno un quinquennio dall'ultimazione dei lavori;

**CONSIDERATO e VALUTATO** che il "Piano di Monitoraggio e Manutenzione" non risulta essere stato approvato dalla Regione Marche.

**Le prescrizioni n° 10.1 - 10.2 - 10.3 - 10.4 non sono ottemperate.**

**Prescrizione: 11.** *dovrà essere predisposto un corretto Piano di Manutenzione dell'Opera per:*

- 11.1) consentire di ridurre eventuali effetti vibrazionali dovuti a sconnessioni e/o irregolarità del manto stradale, assicurare l'efficacia sia delle pavimentazioni fonoassorbenti che delle barriere acustiche;*
- 11.2) la gestione delle opere a verde e dei presidi idraulici per assicurare l'efficacia delle opere di mitigazione eseguite includendo, se del caso, interventi di lavaggio della pavimentazione nel caso di persistenza di periodi di mancanza di precipitazioni prolungati nel tempo.*

**CONSIDERATO e VALUTATO** per quanto riguarda il **punto 11.1**

- che il documento CTP0250 "*Piano di manutenzione dell'opera*" contiene, per ogni parte d'opera, i requisiti e le prestazioni che la stessa deve assicurare, le potenziali anomalie riscontrabili, i controlli e la manutenzione eseguibile dal personale specializzato.
- che nel capitolo 01.01.08, al fine di ridurre gli effetti vibrazionali dovuti a sconnessioni e/o irregolarità del manto stradale, sono previste le azioni di controllo e di correzione delle eventuali criticità che si possono manifestare nel corso del tempo, come il controllo dello stato generale della pavimentazione, il controllo della presenza di buche, la verifica di difetti di pendenza con conseguente rinnovo del manto stradale e nel caso ripristino degli strati di fondo.
- che relativamente alle barriere antirumore - capitolo 01.05 - sono previste le azioni correttive in caso di perdita delle caratteristiche fonoassorbenti dei pannelli in acciaio corten e dei pannelli trasparenti nel periodo di esercizio.
- che il "*Piano di Monitoraggio e Manutenzione*" non risulta essere stato approvato dalla Regione Marche.

**CONSIDERATO e VALUTATO** che per quanto riguarda il **punto 11.2**

- che non risulta alcun presidio idraulico che possa assicurare l'efficacia delle opere di mitigazione eseguite;
- che al fine di assicurare il corretto smaltimento delle acque meteoriche è stato previsto un piano di manutenzione dei sistemi di convogliamento e di allontanamento delle acque di piattaforma per consentire il regolare deflusso delle stesse;
- che relativamente alle opere a verde (elaborato CTP0250 - capitolo 01.015) il Proponente ha previsto le azioni di controllo e di manutenzione del verde da attuare nei casi di criticità che possono essere riscontrate nel periodo di esercizio;
- che il "*Piano di Monitoraggio e Manutenzione*" non risulta essere stato approvato dalla Regione Marche.

Le prescrizioni nn° 11.1 e 11.2 non sono ottemperate.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

RITIENE

in merito alle prescrizioni contenute nel DEC/VIA/1250 del 28/11/2006, concernente il progetto relativo all'Autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto - Ampliamento a tre corsie da Rimini Nord a Porto S. Elpidio - Tratto Ancona Nord - Ancona Sud - Lotto 5:

- di competenza del Mibact la prescrizione n° 4.1.2;
- già ottemperate le prescrizioni nn° 12 e 13;
- non ricadono nel Lotto 5 le prescrizioni nn° 1c e 1d;
- ottemperate le prescrizioni nn°: 1.a; 1.b; 2; 4.1.1, 4.1.3, 4.2, 4.3; 7.1; 7.2; 7.3, 7.4; 7.5;
- non ottemperate le prescrizioni nn°: 3; 10.1, 10.2, 10.3, 10.4, 11.1, 11.2

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

ASSENTE

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

vs

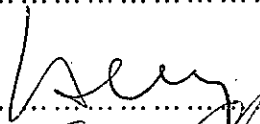
Ing. Silvio Bosetti



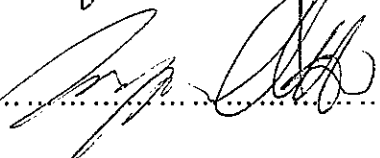
ASSENTE

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande



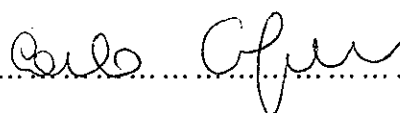
Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello

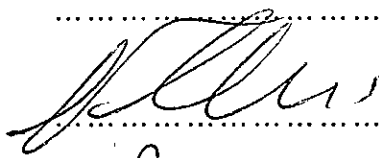
ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli



ASSENTE

Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

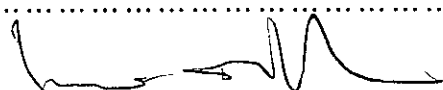
Cons. Marco De Giorgi

ASSENTE

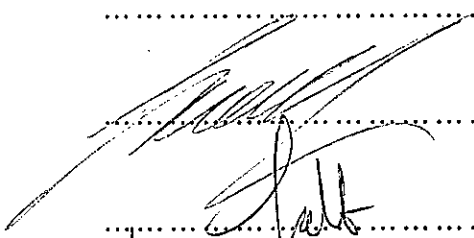
Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino

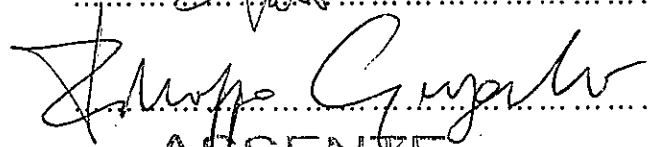


Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto



Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

~~Prof. Antonio Grimaldi~~



0 DEFF.

Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani