



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

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica  
Direzione Generale Valutazioni Ambientali (VA)  
Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS  
[va@pec.mite.gov.it](mailto:va@pec.mite.gov.it)

Commissione Tecnica di verifica dell'Impatto  
ambientale VIA e VAS  
[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

Ministero della Cultura  
Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e  
Paesaggio - Servizio V  
[dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it](mailto:dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it)

**Oggetto:** (V00983) [ID: 10171] Verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art. 19, del D.lgs. 152/2006. Progetto Autostrada (A14): Bologna - Bari - Taranto. Svincolo di Potenza Picena.  
**Trasmissione osservazioni.**

Il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, con nota del 31/08/2023, prot. n.0137967, acquisita al protocollo regionale con prot. n. 1047842 del 31/08/2023, ha comunicato, la procedibilità dell'istanza, la pubblicazione della documentazione, per la verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'art. 19 del D.lgs. n. 152/2006, per la realizzazione del progetto indicato in oggetto, presentato dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A

Con nota ns. prot. n. 1076384 del 06/09/2023 questo Settore ha effettuato la Comunicazione di avvio del procedimento regionale ed ha contestualmente richiesto i contributi istruttori.

L'intervento in oggetto prevede la realizzazione di un nuovo svincolo sull'autostrada A14 Bologna-Taranto, intermedio ai preesistenti caselli A14 di Loreto (km 245+500 circa) e Civitanova Marche (km 262+000 circa), da collocarsi alla progressiva autostradale km 250 circa in corrispondenza della SP571 (ex - SS Helvia Recina), nel territorio dei comuni di Potenza Picena e Porto Recanati. In corrispondenza del nuovo impianto, l'area del relativo cantiere ospiterà al termine dei lavori il nuovo posto neve della tratta di A14 interessata.

Il progetto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.lgs.152/2006, al punto h) denominata "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II".

Rispetto alle aree naturali protette come definite dalla L. 394/1991 e ai siti della Rete Natura 2000, il progetto non ricade neppure parzialmente all'interno di tali aree.

In data 19/09/2023 è stato effettuato da tecnici di questa struttura un sopralluogo in sito. Dal verbale **allegato 1** (ID: n. 30900273 del 29/09/2023) si rileva che l'intervento proposto, si colloca in un'area a destinazione agricola.

Sono pervenuti i seguenti contributi istruttori che si allegano, di cui a seguire si riporta una sintesi ed ai quali si rimanda comunque per completezza:

- **ARPAM-Servizio Territoriale di Macerata** (nota pervenuta con prot. 1192318 del 02/10/2023) allegato 2
- **Azienda Sanitaria Territoriale di Macerata** (nota pervenuta prot. n. 1166332 del 27/09/2023) allegato 3
- **Regione Marche-Settore Infrastrutture e Viabilità** (nota pervenuta con prot. 30864974 del 27/09/2023) allegato 4

- **Provincia di Macerata Settore Gestione del territorio e Ambiente (nota pervenuta con prot. 1205646 del 03/10/2023) allegato 5**

Risulta pervenuta a questo settore da parte del Comune di Porto Recanati (ns. prot. n. 1205669 del 03/10/2023) un'osservazione da parte di un cittadino proprietario di alcune particelle catastali interessate dal progetto, che si trasmette per competenza ai sensi dell'art. 19 del D.lgs. 152/2006. allegato 6

Nel contributo pervenuto **dall'Agenzia Sanitaria territoriale di Macerata** che ha competenza in materia di salute umana, non sono rilevate osservazioni sul progetto, sono individuate una serie di raccomandazioni e di misure da mettere in atto in fase di cantiere e di esercizio. Inoltre viene precisato che, qualora la situazione nel tempo dovesse modificarsi, occorrerà predisporre ulteriori valutazioni che tengano in considerazione anche i recettori residenziali al momento non considerati, in quanto attualmente edifici abbandonati, al fine della tutela della salute umana.

Nel contributo del **Settore Gestione del territorio e Ambiente della Provincia di Macerata** viene effettuata una disamina vincolistica rispetto ai piani urbanistici comunali e sovraordinati. Vengono fornite alcune osservazioni relativamente agli aspetti botanico – vegetazionale e si forniscono indicazioni per le fasi successive di progettazione.

#### **ARPAM-Servizio Territoriale Macerata**

Per la matrice acque è stato comunicato che il parere verrà trasmesso con una nota successiva.

#### **Componente Aria**

Vengono fornite alcune raccomandazioni ed una condizione ambientale

##### Raccomandazioni:

- dove previsto dal progetto, procedere al rinverdimento delle aree (ad esempio i rilevati) in cui siano già terminate le lavorazioni senza aspettare la fine lavori dell'intero progetto;
- evitare le movimentazioni di materiali polverulenti durante le giornate con vento intenso;
- utilizzare veicoli a servizio del cantiere omologati con emissioni rispettose delle più recenti normative europee al fine del contenimento delle emissioni dei gas di scarico

##### Osservazione

In fase di cantiere dovrà essere attuato il monitoraggio delle polveri (PM10 e PM2,5), secondo le modalità e le frequenze stabilite dal D.lgs. 155/2010, nell'area maggiormente esposta o in prossimità di un recettore. L'individuazione dei punti da monitorare dovrà essere condivisa con l'ARPAM Servizio Territoriale Macerata

#### **Componente Campi Elettromagnetici**

Sono state rilevate alcune carenze nella documentazione, infatti non è presente la relazione riguardante l'inquinamento elettromagnetico a bassa frequenza (50 Hz) prodotto dalla nuova cabina elettrica MT/BT che sarà collocata nel fabbricato stazione, né la descrizione del tracciato della nuova linea MT. Tale documentazione è necessaria per fornire una valutazione di merito.

Inoltre sia per la cabina elettrica che per la linea in MT di progetto, nella relazione andranno riportati i dati utilizzati per il calcolo della DPA ovvero della fascia di rispetto, unitamente ai dati di progetto di ciascuna sorgente quali ad esempio le caratteristiche del trasformatore (isolamento, potenza), tipologia di elettrodotto (aereo o interrato), sostegni, modalità di posa, profondità di scavo, caratteristiche dei cavi/conduttori, cavidotti, tensione di esercizio, lunghezza etc..

#### **Componente Rumore**

Viene espresso un parere tecnico ambientale favorevole.

#### **Componente Rifiuti**

---

Vengono elaborate alcune raccomandazioni relative al trattamento dei rifiuti prodotti, di seguito descritte.

**Raccomandazioni:**

- i rifiuti dovranno essere stoccati su basamenti pavimentati o comunque impermeabili; in particolare le piazzole eventualmente destinate al deposito dei rifiuti o di materiali di cui non sono note le caratteristiche chimico-fisiche debbano essere impermeabilizzate con telo in HDPE di adeguato spessore al fine di evitare contaminazioni del suolo/sottosuolo e acque sotterranee
- dovranno essere gestiti ai sensi della parte quarta del D.Lgs.152/2006 avviandoli prioritariamente a recupero piuttosto che a smaltimento sulla base dei criteri di priorità disposti dall'art. 179 del D.Lgs. 152/06;
- dovranno essere depositati in contenitori provvisti di copertura e adeguati in relazione alle caratteristiche chimico-fisiche dei rifiuti in essi contenuti e posti in aree opportunamente delimitate e segnalate nella planimetria di cantiere al fine di minimizzare il rischio di dispersione di inquinanti; i contenitori di rifiuti e le aree di deposito dovranno essere provvisti di adeguata cartellonistica ed etichettati come da normativa in caso di rifiuti contenenti sostanze pericolose;
- eventuali rifiuti provenienti direttamente dall'esecuzione di interventi di demolizione di "manufatti preesistenti" sono esclusi dal campo di applicazione del D.P.R. n.120/2017 ed agli stessi si applica la parte quarta del D.Lgs. 152/06;
- dovranno essere adottate misure idonee per prevenire il rischio di sversamento accidentale di olii e di combustibili dai mezzi d'opera ed eventuali potenziali contaminazioni dovranno essere gestite nel rispetto del Titolo V parte quarta del D. Lgs. 152/2006;
- i materiali di scavo gestiti come rifiuti dovranno essere depositati su superficie impermeabile e rispettare oltre a quanto previsto dal D.Lgs. 152/06 anche le indicazioni dettate dal D.P.R. 120/2017 e dalle Linee Guida SNPA n. 22/2019.

**Componente Terre e Rocce da Scavo**

Vengono elaborate alcune raccomandazioni di seguito descritte.

**Raccomandazioni:**

- qualora le profondità di scavo debbano raggiungere spessori maggiori di 60 cm, affinché i materiali di scavo possano essere qualificati come sottoprodotti e non rifiuti si debba provvedere, preliminarmente alla effettuazione degli scavi, ad una integrazione delle indagini di caratterizzazione al fine di verificare il possesso da parte del terreno dei requisiti previsti dal D.P.R. n. 120/2017;
- tenuto conto che il proponente "*si riserva di rivalutare nella fase successiva della progettazione e sulla base delle indicazioni del procedimento approvativo, l'inquadramento dei materiali da scavo, o di una loro parte, anche alla luce di più approfondite valutazioni in sito, sulla base di ulteriori indagini a carattere geotecnico ed ambientale*" ogni variazione a quanto previsto nel presente procedimento dovrà essere preventivamente comunicata anche alla scrivente Agenzia;
- dovrà essere data preventiva comunicazione alla scrivente Agenzia delle attività di caratterizzazione ambientale dei materiali di scavo previsti in corso d'opera allegando il relativo cronoprogramma, al fine di consentire l'esecuzione delle attività di controllo;
- la caratterizzazione ambientale in corso d'opera dovrà riguardare gli stessi parametri presi in esame nel corso della caratterizzazione già effettuata a marzo 2023;
- in presenza di materiali di riporto si dovrà procedere in ottemperanza al D.P.R. 120/2017 provvedendo anche all'esecuzione del Test di cessione sui materiali di riporto;
- le altezze dei cumuli di terre e rocce da scavo non potranno di norma essere superiori ai valori utilizzati per l'elaborazione della valutazione previsionale di impatto atmosferico e comunque non superiore ai 2 m, come indicato nella documentazione presentata;
- tenuto conto che non è stata indicata la profondità della falda, del fatto che l'intervento è in vicinanza del mare e che, come riferito, l'escursione freaticometrica media annuale è di circa 2

- 
- m con un massimo di 5 m, qualora gli scavi raggiungano la falda devono essere adottati adeguati accorgimenti al fine di evitare la eventuale contaminazione delle acque sotterranee;
- il trattamento a calce o con altri leganti potrà essere effettuato al solo fine di migliorarne le caratteristiche costruttive e non per il raggiungimento dei requisiti ambientali previsti dalla normativa;
  - la stabilizzazione a calce o con altri leganti dovrà avvenire nel rispetto di una specifica norma (ad es. UNI EN 14227-1:2013 e ss.mm.ii.) al fine di garantire il corretto dosaggio del legante stesso;
  - l'utilizzo di qualsiasi prodotto chimico per miscele o altro dovrà avvenire prediligendo la scelta di sostanze biodegradabili e ecocompatibili; le schede tecniche e di sicurezza dei prodotti utilizzati dovranno essere tenute in cantiere a disposizione dell'Ente di Controllo;
  - il trattamento dei terreni quale normale pratica industriale potrà essere effettuato esclusivamente su terreni che rispettano i limiti della colonna A di cui alla Tabella 1 allegato 5 al Titolo V parte quarta del D.Lgs. 152/06;
  - in caso di eventi accidentali che causino o possano causare danni alle matrici ambientali, il proponente dovrà darne comunicazione in tempi brevi alle autorità competenti al controllo e dovrà implementare le eventuali misure di messa in sicurezza di emergenza al fine di mitigare gli impatti sull'ambiente.
  -

### **REGIONE MARCHE-Servizio Infrastrutture e Viabilità**

Dal contributo di tale Settore, che ha competenza in materia di progettazione di infrastrutture viarie, non si rilevano motivi ostativi alla realizzazione dell'intervento di che trattasi.

#### Componente Idrogeologia – Geologia - Geotecnica

L'area di intervento è esterna a quelle perimetrate dal PAI (piano di assetto idrogeologico) della Regione Marche, pertanto risulta compatibile con tale normativa.

Per la definizione delle portate massime scaricabili nei ricettori finali e per garantire l'invarianza idraulica delle trasformazioni è stato elaborato il calcolo in conformità alla D.G.R. Marche n. 53/2014 che fissa i volumi di invaso e le portate massime ammissibili per il corso d'acqua in base alle superfici e permeabili e impermeabili ante e post-operam.

Nella successiva fase progettuale occorrerà verificare, che nelle sezioni del reticolo fluviale, dove vengono convogliate le acque, a valle dell'intervento proposto, non si determini una riduzione dei tempi di corrivazione tra situazione ante-operam e post-operam.

L'impatto atteso sulla vegetazione è rappresentato dalla sottrazione di soprassuolo vegetato presso gli attraversamenti dei fossi, lungo le scarpate della banchina stradale e presso l'area di cantiere. Il tracciato interferisce in alcuni brevi tratti con filari di alberi per la maggior parte di olmo, per i quali il proponente persegue le indicazioni della LR 6/2005 art. 23 comma 3 bis, che prevede la piantumazione. Come opere a verde viene proposta la messa a dimora di alberi di specie vegetali autoctone e l'inerbimento di tutte le aree nelle quali è previsto il riporto di suolo vegetale, oltre al ripristino ad uso agricolo delle aree di cantiere. In ogni caso, questo settore fa presente che in ambito di procedura ambientale non si ritiene perseguibile la monetizzazione.

Nell'area studiata, ove sono presenti infrastrutture tra cui, strade provinciali e autostrada, non sono intercettati corridoi ecologici integri. Tuttavia ai fini di mitigare possibili interazioni si chiede, per gli alberi che saranno abbattuti di verificare il valore ecologico dei biotopi di appartenenza e delle relative funzionalità ecologiche temporaneamente o permanentemente compromesse.

#### Fauna

Riguardo la frammentazione dell'area che la realizzazione dell'opera comporterà, per garantire il rispetto degli spostamenti della fauna terrestre, si ritiene opportuno la redazione di uno studio, firmato da professionisti competenti in materia faunistica, finalizzato ad inserire nel progetto eventualmente idonei punti ottimali di attraversamento della fauna ed altre misure di mitigazione sempre legate agli attraversamenti, oltre a quelle già previste per la mitigazione acustica.

## Conclusioni

Alla luce dell'istruttoria condotta e dai contributi pervenuti si formulano le seguenti osservazioni

- Si ritiene opportuno produrre una relazione riguardante l'inquinamento elettromagnetico a bassa frequenza (50 Hz) prodotto dalla nuova cabina elettrica MT/BT che sarà collocata nel fabbricato stazione, e la descrizione del tracciato della nuova linea MT. Inoltre sia per la cabina elettrica che per la linea in MT di progetto, nella relazione andranno riportati i dati utilizzati per il calcolo della DPA ovvero della fascia di rispetto, unitamente ai dati di progetto di ciascuna sorgente quali ad esempio le caratteristiche del trasformatore (isolamento, potenza), tipologia di elettrodotto (aereo o interrato), sostegni, modalità di posa, profondità di scavo, caratteristiche dei cavi/conduttori, cavidotti, tensione di esercizio, lunghezza etc..

Nelle fasi di progettazione esecutiva

- Occorrerà verificare, nelle sezioni del reticolo fluviale, dove vengono convogliate le acque, a valle dell'intervento proposto, che non si determini una riduzione dei tempi di corrivazione tra situazione ante-operam e post-operam.
- Per gli alberi che saranno abbattuti dovrà essere verificato il valore ecologico dei biotopi di appartenenza e delle relative funzionalità ecologiche temporaneamente o permanentemente compromesse
- Riguardo la frammentazione degli habitat che la realizzazione dell'opera comporterà, per consentire gli spostamenti della fauna terrestre, si dovrà provvedere alla redazione di uno studio, firmato da professionisti competenti in materia faunistica, finalizzato ad inserire nel progetto, con adeguati elaborati progettuali, idonei punti ottimali di attraversamento della fauna.
- Dovrà essere previsto il monitoraggio delle polveri (PM10 e PM2,5), in fase di cantiere secondo le modalità e le frequenze stabilite dal D.Lgs. 155/2010 e ss.mm.ii., nell'area maggiormente esposta o in prossimità di un recettore. L'individuazione dei punti da monitorare dovrà essere condivisa ARPAM Servizio Territoriale Macerata.

**Per le raccomandazioni si rinvia a quanto già sopra riportato.** In aggiunta si ritiene opportuno valutare la possibilità di realizzare un'area parcheggio in prossimità del casello ai fini di incentivare la condivisione della mobilità (car sharing).

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

Si chiede infine di riportare, nell'intestazione di comunicazioni indirizzate allo scrivente Settore, il codice identificativo del fascicolo relativo al presente procedimento amministrativo: [V00983].

EV

Il Responsabile del procedimento  
*Velia Cremonesi*

Il Dirigente  
*Roberto Ciccioni*

**Allegati:**  
Come sopra

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



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

---

Classificazione: 400.130.10. V00983

**VERBALE DI SOPRALLUOGO ISTRUTTORIO**

**del 19/09/2023**

**ID. PROGETTO:** 400.130.10.V00983 [ID: 10171]  
**COMUNE DI:** Potenza Picena (MC), Porto Recanati (MC)  
**INTERVENTO PROPOSTO:** Autostrada (A14): Bologna - Bari - Taranto. Svincolo di Potenza Picena. Procedura di competenza statale di Verifica di assoggettabilità alla VIA, ai sensi dell'art. 19, D.Lgs. 152/2006.  
**PROPONENTE:** Autostrade per l'Italia

Sono presenti al sopralluogo:

Ente	Nominativi Funzionari
Regione Marche Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	Geol. Roberto Ciccioi Arch. Velia Cremonesi Ing. Emanuele Vescovo
Regione Marche Settore Infrastrutture e Viabilità	Ing. Alessandra Agostini

**PREMESSA**

L'intervento in oggetto prevede la realizzazione di un nuovo svincolo sull'autostrada A14 Bologna-Taranto, intermedio ai preesistenti caselli A14 di Loreto (km 245+500 circa) e Civitanova Marche (km 262+600 circa), da collocarsi alla progressiva autostradale km 250 circa in corrispondenza della SP571 (ex - SS Helvia Recina). In corrispondenza del nuovo impianto, l'area del relativo cantiere ospiterà al termine dei lavori il nuovo posto neve della tratta di A14 interessata.

Il progetto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto h) denominata "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II".

L'opera ha come obiettivo di consentire alla popolazione della Val Potenza un accesso più rapido all'autostrada, dal momento che con la sua realizzazione gli utenti della SP 571 Helvia-Recina non sono più costretti a immettersi sulla SS16 per raggiungere il casello Loreto-Porto Recanati ubicato più a Nord o quello di Civitanova Marche-Macerata ubicato più a Sud.

**DESCRIZIONE DEL PROGETTO**

Il progetto si compone delle seguenti opere:

- realizzazione di intersezione di tipologia a "Trombetta", con la realizzazione di nuove rampe monodirezionali e di una rampa principale bidirezionale che scavalca l'autostrada con un cavalcavia, per il collegamento all'area di esazione e con la SP571 Helvia Recina;
- ampliamento del corpo autostradale per la realizzazione delle corsie specializzate di diversione ed immissione;
- inserimento delle piazzole di servizio per l'alloggiamento dei PMV a monte ed a valle del nuovo casello;
- ampliamento della piazzola di sosta esistente al km 248+188 in carr. Sud, e realizzazione di una nuova piazzola al km 252+179 in carr. nord;
- adeguamento degli arginelli in corrispondenza dei tratti in cui vengono sostituite le barriere bordo laterali esistenti (in corrispondenza dei nuovi portali di segnaletica fissa e PMV);
- nuova intersezione a rotatoria per l'innesto tra il nuovo svincolo e la viabilità esterna

## ACCERTAMENTO DELLO STATO DEI LUOGHI

Con il sopralluogo si è accertato lo stato dei luoghi oggetto del progetto di che trattasi.

L'area risulta pianeggiante ed a destinazione agricola, non si rilevano emergenze di natura botanico vegetazionali o ecosistemiche, non sono presenti corsi d'acqua ma solo fossi d'irrigazione.

Tra le possibili criticità, la vicinanza con alcune abitazioni in corrispondenza dello svincolo lato ovest e nel progetto sono già previste delle barriere acustiche (foto 1); un'altra abitazione in prossimità dell'intersezione con la strada Helvia Recina (foto3).

Al momento nell'area non sono presenti zone destinate a parcheggio, pertanto potrebbe essere opportuno prevedere tra le opere un'area idonea allo stazionamento dei veicoli.

Sulla stessa è presente una zona sottoposta a vincolo paesaggistico cosiddetto "decretato" con dichiarazione di Notevole Interesse Pubblico ai sensi degli artt. 136 e 157 e individuazione di zona di interesse archeologico ai sensi dell'art. 142, c. 1, lett. m del Codice - Località Cappuccini e Colle Bianco nel comune di Potenza Picena -Decreto emesso il 06.i.1983, pubblicato su BR n°8 del 25.i.1983- Zona di notevole interesse pubblico ai sensi della l.1497/1939 art. 1 - 3 e 4. Pertanto la realizzazione dell'intervento è subordinata all'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica.

## CONCLUSIONI

Dal sopralluogo non sono emerse particolari criticità ambientali.

## DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA



Punti di vista fotografici



Vista dell'area in direzione nord lato ovest (foto 1)



Vista verso il campo da golf (foto 2)



Vista dell'area lato est dell'autostrada con le abitazioni vicine alla SP Helvia Recina (foto 3)



Vista verso strada SP Helvia Recina (foto 4)

*Geol. Roberto Ciccioli*  
*Arch. Velia Cremonesi*  
*Ing. Emanuele Vescovo*

Alla

**REGIONE MARCHE**

*Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile*

*Direzione Ambiente e risorse idriche*

*PEC: [regione.marche.valutazamb@emarche.it](mailto:regione.marche.valutazamb@emarche.it)*

**Oggetto: (V00983) [ID: 10171] Verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art. 19, del D.lgs. 152/2006. Società Autostrade S.p.A. Autostrada (A14): Bologna - Bari - Taranto. Svincolo di Potenza Picena.**

*(rif. Vs. prot. n. 1076384 del 06/09/2023 acquisito al prot. ARPAM con il n. 30053 del 06/09/2023).*

**Invio osservazioni.**

Con riferimento alla documentazione scaricata dal sito web del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica al link indicato nella richiesta di cui all'oggetto, si inviano le seguenti valutazioni, suddivise per matrici.

Il progetto definitivo in esame riguarda la realizzazione di uno svincolo autostradale, ubicato al km 250 circa dell'autostrada A14 Bologna Bari, che interesserà i comuni di Porto Recanati e Potenza Picena; la realizzazione dell'opera comporterà i seguenti interventi:

- ampliamento del corpo autostradale per la realizzazione delle corsie di diversione e immissione;
- realizzazione di una nuova rotonda di raccordo con la SP 571;
- inserimento delle piazzole di servizio per l'alloggiamento dei pannelli a messaggio variabile a Monte e a valle del nuovo casello e adeguamento degli arginelli in corrispondenza dei tratti in cui vengono sostituite le barriere di bordo laterali esistenti in corrispondenza dei nuovi portali di segnaletica fissa.

Si inviano le seguenti valutazioni, suddivise per matrici.

**MATRICE ACQUE**

Seguiranno osservazioni.

**MATRICE ARIA**

È stata effettuata una caratterizzazione meteorologica del sito sulla base dei dati forniti dalla stazione meteorologica più vicina all'area di intervento, ovvero quella situata all'interno del sedime aeroportuale di Ancona distante circa 34 km dall'area di intervento; i principali parametri meteorologici utilizzati sono temperatura e vento. È stata inoltre caratterizzata la qualità dell'aria ambiente allo stato attuale per diversi inquinanti facendo riferimento ai dati forniti dalle centraline ARPAM più vicine all'area di intervento: la centralina di Civitanova Marche distante circa 7 km dall'area di intervento classificata come fondo rurale per NO<sub>x</sub>, l'NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub> e la centralina di Macerata Collevario distante circa 23 km dall'area di intervento classificata come fondo urbano per benzene e CO.

## SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI MACERATA

---

Per caratterizzare lo stato attuale delle emissioni di inquinanti, a livello nazionale è stato fatto riferimento al documento "Italian Emission Inventory 1990-2020. Informative Inventory Report 2022", realizzato dall'ISPRA, mentre a livello regionale sono stati analizzati i dati forniti dall'Inventario delle Sorgenti Emissive relativo al 2016, redatto da ARPAM.

L'analisi delle emissioni degli inquinanti, correlate al traffico veicolare considerato sia per lo scenario attuale che per lo scenario di progetto, è stata condotta attraverso l'utilizzo del software di calcolo Copert V: i risultati della simulazione allo stato di progetto mostrano il non superamento dei limiti di legge per i valori di concentrazione degli inquinanti considerati presso 10 recettori sensibili (dei quali sono state indicate le coordinate geografiche ma non ne è stata specificata la natura né sono state indicate le distanze dalle sorgenti di emissione), tuttavia non sono state esplicitate le variazioni percentuali dei valori di concentrazione rispetto allo stato attuale.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, la cui durata è stata stimata in circa 20 mesi, è stato utilizzato il software AERMOD View per la stima delle concentrazioni delle polveri (PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub>) e degli ossidi di azoto NO<sub>2</sub> generate dalle movimentazioni dei materiali, dai gas di scarico dei mezzi di cantiere e dal traffico legato alle attività di cantiere; viene specificato che è stato individuato un unico scenario di riferimento per le analisi modellistiche della fase di cantiere, comprendente due aree di lavoro, ovvero l'area di stoccaggio in prossimità del campo base e un'area di lavorazione "lungolinea" relativa alla realizzazione della rotatoria e dei rami dello svincolo.

Per i fattori di emissione relativi alle lavorazioni effettuate è stato fatto riferimento alle "Linee Guida per la Valutazione delle Emissioni di Polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti", elaborate da ARPAT nel 2010; sono stati individuati n. 2 recettori costituiti da edifici di civile abitazione, anche in questo caso dai risultati forniti risultano valori di concentrazione inferiori ai limiti di legge ma espressi in maniera non esaustiva, in quanto non vengono forniti i valori delle variazioni in percentuale rispetto allo stato attuale.

Sono state previste le seguenti misure di mitigazione in fase di cantiere:

- evitare di tenere i mezzi inutilmente accesi;
- tenere i mezzi in buone condizioni di manutenzione;
- umidificare le piste nelle aree di cantiere;
- controllo e limitazione della velocità di transito dei mezzi;
- copertura dei cumuli di materiale che può essere disperso nella fase di trasporto dei materiali e nella fase di accumulo nei siti di stoccaggio, utilizzando teli con adeguate caratteristiche di impermeabilità e di resistenza agli strappi;
- pulizia ad umido degli pneumatici degli autoveicoli in uscita dal cantiere, con l'utilizzo di apposite vasche d'acqua;
- bagnatura dei cumuli di materiali;
- predisposizione di impianti a pioggia per le aree destinate al deposito temporaneo di inerti;
- bagnatura delle superfici durante le operazioni di scavo;
- ottimizzazione delle modalità e dei tempi di carico e scarico, di creazione dei cumuli di scarico e delle operazioni di stesa;
- dotazione di barriere antipolvere sulla recinzione di cantiere al fine di limitare la dispersione di particolato durante il carico e scarico del materiale polverulento

Si ritiene opportuno inoltre provvedere a:

- dove previsto dal progetto, procedere al rinverdimento delle aree (ad esempio i rilevati) in cui siano già terminate le lavorazioni senza aspettare la fine lavori dell'intero progetto;

## **SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI MACERATA**

---

- evitare le movimentazioni di materiali polverulenti durante le giornate con vento intenso;
- utilizzare veicoli a servizio del cantiere omologati con emissioni rispettose delle più recenti normative europee al fine del contenimento delle emissioni dei gas di scarico.

Visto quanto sopra, per la componente atmosfera, si ritiene opportuno che il proponente attui nella fase di cantiere il monitoraggio delle polveri (PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub>), secondo le modalità e le frequenze stabilite dal D.Lgs. 155/2010 e ss.mm.ii., nell'area maggiormente esposta o in prossimità di un recettore. Qualora nel corso del monitoraggio dovessero emergere superamenti delle soglie di legge il proponente dovrà mettere in atto soluzioni adeguate al rispetto dei limiti (barriera frangivento e/o idonee ulteriori misure di mitigazione).

## **MATRICE CAMPI ELETTROMAGNETICI (ID: 1680907|28/09/2023|MOS)**

### **Dati di progetto:**

L'intervento proposto ricade all'interno della Provincia di Macerata interessando i Comuni di Potenza Picena (MC) e Porto Recanati (MC), e prevede la realizzazione di un nuovo svincolo lungo l'autostrada A14 Bologna-Taranto intorno al km 250 circa, nel tratto compreso tra i caselli di Loreto-Porto Recanati (al km 245,5) e Macerata-Civitanova Marche (al km 262,6)

L'opera consisterà essenzialmente nell'ampliamento del corpo autostradale per l'introduzione delle corsie specializzate di diversione ed immissione, nella realizzazione di nuove rampe monodirezionali e di una rampa principale bidirezionale che scavalcherà l'autostrada medesima mediante un cavalcavia; dette rampe che gestiranno i flussi di traffico in ingresso e in uscita dall'autostrada, saranno collegate ad un piazzale di esazione che costituirà il nuovo casello di Potenza Picena, collocato ad Est rispetto all'asse dell'A14 in C.da Torrenova, immediatamente a Sud della strada SP 571 (ex SS Helvia Recina) esistente.

Il nuovo piazzale di esazione di superficie pari a circa 6500 m<sup>2</sup> sarà formato da un totale di n. 4 varchi (di cui n. 2 entrate e n. 2 uscite) e n. 3 isole, sulle quali troveranno sede i sistemi ad elevata automazione per il pedaggiamento dell'autostrada; nello stesso piazzale, sul lato entrate, verrà ubicato un nuovo fabbricato di stazione e impianti in cui verranno posizionati tutti quegli apparati necessari all'esercizio del casello (ad es. per l'alimentazione degli impianti di illuminazione esterna, telematici, sistemi di esazione pedaggi, impianti di climatizzazione, estrazione aria, utenze etc.). Nello specifico, l'edificio sarà suddiviso in due moduli: nel modulo manutentori saranno collocati una nuova cabina elettrica secondaria, costituita da un locale Enel in cui verrà presumibilmente installato un trasformatore MT/BT, da un locale contatori e dal locale gruppo elettrogeno che entrerà in funzione in caso di black-out della rete elettrica di distribuzione principale, e locali destinati all'accesso di personale non professionalmente esposto (popolazione) con ingresso separato dalla cabina, quali il locale manutentori e servizi igienici; nel modulo impianti saranno invece realizzati un locale quadri elettrici, una sala batterie, una sala concentratore e inverter e un locale T.L.C..

### **Riferimenti normativi:**

La normativa di riferimento attualmente in vigore nel nostro Paese è costituita da:

- Legge n. 36 del 22/02/2001 "Legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici";

## SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI MACERATA

---

- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 08/07/2003 "Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni ai campi elettrici e magnetici alla frequenza di rete (50 Hz) generati dagli elettrodotti";
- Decreto del Ministero dell'Ambiente del 29/05/2008 "Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti".

### **Osservazioni:**

Dall'analisi della documentazione trasmessa, non è possibile stabilire la compatibilità del progetto proposto con il rispetto dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione ed obiettivi di qualità stabiliti dal D.P.C.M. 08/07/2003.

In particolare, è mancante una relazione a cura della Società proponente o dell'Ente gestore della rete di distribuzione, contenente una valutazione dell'inquinamento elettromagnetico a bassa frequenza (50 Hz) prodotto dalla nuova cabina elettrica MT/BT da posizionare nel fabbricato stazione e impianti, accanto a locali accessibili alla popolazione (personale non professionalmente esposto); in questo senso è da specificare la destinazione d'uso del locale manutentori, per definire se l'ambiente sia adibito o meno a permanenze della popolazione superiori alle 4 ore giornaliere. Il calcolo della DPA a partire dalle pareti della cabina, come stabilito al par. 4 del DM Ambiente del 29/05/2008, dovrà essere eseguito con l'ausilio di un apposito software che tenga conto delle caratteristiche del trasformatore MT/BT, o ricorrendo alla metodologia descritta al par. 5.2 dello stesso decreto.

In aggiunta, è assente una descrizione del tracciato e una valutazione dell'inquinamento elettromagnetico generato dalla nuova linea in MT di allacciamento della rete elettrica di distribuzione esistente con la cabina elettrica stessa, con conseguente definizione della pertinente fascia di rispetto (o alternativamente, della DPA) e verifica del rispetto dei limiti previsti per l'esposizione della popolazione. Per il calcolo della fascia di rispetto relativa all'elettrodotto si potrà eventualmente fare riferimento alla metodologia di calcolo approssimata descritta nella Norma CEI 106-11.

Sia per la cabina elettrica che per la linea in MT di progetto, andranno riportati i dati utilizzati per il calcolo della DPA ovvero della fascia di rispetto, unitamente ai dati di progetto di ciascuna sorgente quali ad esempio le caratteristiche del trasformatore (isolamento, potenza), tipologia di elettrodotto (aereo o interrato), sostegni, modalità di posa, profondità di scavo, caratteristiche dei cavi/conduttori, cavidotti, tensione di esercizio, lunghezza etc..

Ricordiamo che con l'attuale documentazione inviataci e senza tali informazioni richieste, questa Agenzia non è in grado di esprimere parere in merito all'intervento in oggetto, relativamente alla matrice CEM.

### **MATRICE RUMORE (ID:1678316|22/09|2023|MOS)**

In merito all'intervento di cui all'oggetto e con riferimento alla matrice rumore si fa presente che da quanto risulta nello studio presentato dal tecnico competente in acustica e stimato con il modello previsionale SoundPlan utilizzando il metodo di calcolo NMPB, l'opera in esercizio e comprensiva delle opere di mitigazione strutturali previste non comporterà il superamento dei limiti ai ricettori.

Relativamente alla fase di realizzazione del progetto in esame, il rumore generato dovrà rispettare i limiti previsti, fatta salva la possibilità di ottenere per le attività temporanee apposita autorizzazione da parte del comune interessato in deroga ai

## **SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI MACERATA**

limiti vigenti (art. 6, comma 1 lettera h) della Legge Quadro sull'inquinamento acustico n. 447/1995 ed art. 16 della Legge Regionale delle Marche n. 28/2001.

Per quanto sopra, per la matrice rumore si esprime parere tecnico ambientale Favorevole.

### **MATRICE RIFIUTI/SUOLO**

Dalla documentazione esaminata (Relazione Tecnica Illustrativa elaborato T0979FTDGGEN0000000000RGEN-0002-00 e Relazione sulla gestione dei materiali elaborato A1\_14-FT-TECN-AMB-00000-REL-000002) risulta che in fase di cantiere è prevista la realizzazione di un campo base e cantiere operativo nell'area, estesa circa 6850 mq, che successivamente verrà adibita a posto neve.

I lavori previsti per la realizzazione del progetto avranno una durata stimata di 20 mesi.

Tra i rifiuti prodotti sono stati menzionati senza stimarne le quantità, oltre ai materiali di scavo non gestiti come sottoprodotto, non riutilizzati in sito o con percentuale di materiale di origine antropica superiore al 20%, i seguenti:

- fanghi di risulta derivanti da perforazioni profonde,
- fanghi provenienti dalla bagnatura degli scavi,
- il materiale proveniente da demolizioni e smantellamento e/o cernita di strutture preesistenti come opere in c.a., massicciate stradali,
- il materiale di risulta dal processo di sedimentazione (polveri di perforazione, boiacche e additivi) e dalla raccolta e trattamento delle acque di lavorazione,
- rifiuti derivanti dalla gestione e manutenzione delle aree di cantiere di pertinenza dell'appaltatore (filtri, olii esausti, DPI usati, reflui dei bagni, materiali di consumo, ecc.).

L'Appaltatore è tenuto alla redazione del Piano di Gestione dei residui.

Dalla documentazione risulta che gli stessi verranno gestiti in deposito temporaneo ai sensi dell'art. 183, comma 1 lettera bb) del D.Lgs. 152/06.

Si ritiene che i rifiuti che verranno prodotti:

- i rifiuti dovranno essere stoccati su basamenti pavimentati o comunque impermeabili; in particolare le piazzole eventualmente destinate al deposito dei rifiuti o di materiali di cui non sono note le caratteristiche chimico-fisiche debbano essere impermeabilizzate con telo in HDPE di adeguato spessore al fine di evitare contaminazioni del suolo/sottosuolo e acque sotterranee;
- dovranno essere gestiti ai sensi della parte quarta del D.lgs. 152/2006 avviandoli prioritariamente a recupero piuttosto che a smaltimento sulla base dei criteri di priorità disposti dall'art. 179 del D.Lgs. 152/06;
- dovranno essere depositati in contenitori provvisti di copertura e adeguati in relazione alle caratteristiche chimico-fisiche dei rifiuti in essi contenuti e posti in aree opportunamente delimitate e segnalate nella planimetria di cantiere al fine di minimizzare il rischio di dispersione di inquinanti; i contenitori di rifiuti e le aree di deposito dovranno essere provvisti di adeguata cartellonistica ed etichettati come da normativa in caso di rifiuti contenenti sostanze pericolose;
- eventuali rifiuti provenienti direttamente dall'esecuzione di interventi di demolizione di "manufatti preesistenti" sono esclusi dal campo di applicazione del D.P.R. n.120/2017 ed agli stessi si applica la parte quarta del D.Lgs. 152/06;
- dovranno essere adottate, come già evidenziato in precedenza, misure idonee per prevenire il rischio di sversamento accidentale di olii e di combustibili dai

## SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI MACERATA

mezzi d'opera ed eventuali potenziali contaminazioni dovranno essere gestite nel rispetto del Titolo V parte quarta del D. Lgs. 152/2006;

- i materiali di scavo gestiti come rifiuti dovranno essere depositati su superficie impermeabile e rispettare oltre a quanto previsto dal D.Lgs. 152/06 anche le indicazioni dettate dal D.P.R. 120/2017 e dalle Linee Guida SNPA n. 22/2019.

### **Terre e rocce da scavo**

Le modalità di gestione dei materiali da scavo associati alla realizzazione dell'opera, sono illustrate nello Studio Preliminare Ambientale (elaborato A1\_14-FT-TECN-AMB-00000-REL-000001) che nella Relazione sulla gestione dei materiali elaborato A1\_14-FT-TECN-AMB-00000-REL-000002).

Sulla base di quanto dichiarato l'intervento ricade su superficie agricola e non risulta interferire con siti inseriti nell'Anagrafe Regionale.

La ditta riferisce che la gestione dei materiali di scavo avverrà nell'ambito della Parte Quarta del D.Lgs.152/2006 e s.m.i, secondo due tipologie specifiche di inquadramento previsto:

- a sottoprodotto (rif art. 184bis) per una parte dei volumi proveniente da materiale inerte profondo;
- a rifiuto (rif. art. 183) per la maggior parte dei materiali di scavo.

Dalla stessa si evince tuttavia che parte del materiale scavato verrà riutilizzato in sito e quindi escluso dal campo di applicazione dei rifiuti ai sensi dell'art. 24 del D.P.R. n. 120/2017. È previsto un volume complessivo di materiale scavato di circa 26343 mc, mentre il fabbisogno per la realizzazione dell'infrastruttura e delle opere di intervento è stimato in circa **113.986** mc. La stima dei volumi da scavo riutilizzati in sito risulta pari a circa **19.271** mc (circa 72% del materiale scavato); in particolare sono previste sistemazioni del terreno vegetale nei cigli, nelle scarpate e nelle rotatorie e altro materiale di scavo verrà impiegato per la realizzazione del rilevato stradale e la predisposizione delle aree di cantiere soprattutto per il riempimento e il reinterro (la sistemazione a verde è completamente soddisfatta dallo scotico vegetale, pari a 6.109 mc).

*Il riutilizzo "in opera sarà previsto tal quale solo per una minima parte, in quanto risulta prevedibile il ricorso a trattamenti a calce o con altri leganti, vista la presenza importante di materiale composto vegetale e delle caratteristiche qualitative scadenti."*

I fabbisogni saranno completati da una fornitura da cava di circa **94.715 mc** con materiale inerte, ad eccezione del vegetale per le sistemazioni a verde previste. Il Materiale proveniente dall'esterno sarà accompagnato da certificazione tecnico ambientale.

Sono inoltre previsti esuberanti per circa **7.072 mc** di scavo a cui si aggiungono i rifiuti provenienti dalla rimozione delle barriere e dalla demolizione delle pavimentazioni e dalle parti d'opera in calcestruzzo.

Sono previste aree distinte per il deposito del terreno vegetale (primi 20-30 cm) del terreno inerte e del materiale proveniente da cave autorizzate.

La ditta riferisce che in attesa dell'esecuzione delle indagini geognostiche puntuali nell'area di progetto è stata effettuata una campagna di indagine per la caratterizzazione ambientale dei terreni in sito. In particolare, tenuto conto della lunghezza del tratto di intervento (circa 1 Km) e dello spessore maggiormente interessato da eventuali movimenti di terra per la preparazione del piano di posa, sono stati campionati e sottoposti ad analisi n. 4 campioni di terreno prelevati alla profondità di 0,0-06 m da p.c., ten. La densità e l'ubicazione dei punti di indagine ha seguito un criterio ragionato. I risultati delle determinazioni analitiche per la ricerca

## **SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI MACERATA**

---

dei parametri previsti dalla tabella 4.1 di cui all'Allegato 4 al D.P.R. n. 120/2017 integrati da:

- Idrocarburi Policiclici Aromatici, indicati in tab. 1, all. 5, alla parte Quarta del D.Lgs. n. 152/06;
- Composti aromatici: BTEX.
- Amianto con analisi mediante SEM).
- Alifatici Clorurati Cancerogeni
- Alifatici Clorurati non Cancerogeni
- Alifatici Alogenati Cancerogeni
- Ammine aromatiche
- Fitofarmaci
- PCB

hanno evidenziato, per tutti i parametri, il rispetto delle CSC di cui alla Tabella 1 colonna A allegato 5 al titolo V parte quarta del D.Lgs. 152/06. La destinazione finale dell'area sarà conforme alla colonna B della suddetta tabella.

Unica eccezione si verifica in corrispondenza del campione PZ-PP2 è stata rilevata la presenza di DDD+DDT+DDE in concentrazione pari a 0.015 mg/Kg da confrontare con la CSC (colonna A) di cui alla Tabella 1, Allegato 5 al Titolo V parte quarta del D.Lgs. 152/06 per siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale o con la CSC (colonna B) per siti ad uso commerciale e industriale.

Si evidenzia che sul campione prelevato in corrispondenza del punto PZ-PP-4 è stato anche effettuato il test di cessione senza specificare se trattasi di materiale di riporto.

La ditta riferisce che è facoltà dell'Appaltatore procedere alla caratterizzazione dei materiali di scavo in corso d'opera.

Nella fase di realizzazione di opere strutturali ed idrauliche possono essere impiegate miscele cementizie o bentonitiche.

In fase di cantiere la ditta riconduce i principali impatti sul suolo a sversamenti accidentali di liquidi inquinanti (quali carburanti e lubrificanti), provenienti dai mezzi d'opera in azione o dalle operazioni di rifornimento, in genere di limitata entità.

Le misure adottate per evitarli riguardano i seguenti accorgimenti:

- i mezzi impiegati nelle lavorazioni saranno periodicamente revisionati e le eventuali operazioni di manutenzione saranno essere effettuate in aree idonee esterne all'area di progetto (officine autorizzate);
- i rifornimenti di carburante saranno eseguiti all'esterno delle aree di cantiere o mediante l'impiego di sistemi con erogatore di carburante a tenuta.

Per la fase di esercizio gli impatti sono riferiti essenzialmente a:

- immissioni di sostanze inquinanti quali sali, oli minerali, carburanti o metalli pesanti, derivanti dal dilavamento della sede stradale operato dalle acque di prima pioggia;
- a sversamenti accidentali di idrocarburi o altre sostanze inquinanti (ad es. a seguito di incidente).

Gli accorgimenti gestionali adottati per contenere tali impatti sono:

- implementazione di un "controllo qualitativo delle acque consistente in:
  - lungo l'autostrada e le rampe di svincolo: fossi di guardia con funzione di fossi biofiltro, dotati di manufatto di controllo con setto blocca rifiuti e lama disoleatrice;

#### **SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI MACERATA**

---

- *in corrispondenza del piazzale di esazione: inserimento di impianti di trattamento delle acque di prima pioggia.*
- *installazione "in corrispondenza del deposito del sale, di un apposito impianto di trattamento, la cui funzione è quella di evitare che la concentrazione di cloruro dispersa nelle acque reflue sia al di sopra dei valori limite imposti dalla normativa (D.Lgs. 152/2006, All.5, Parte 3, Tabelle 3 e 4). Per l'abbattimento delle concentrazioni saline, è prevista inoltre l'integrazione, all'interno del disoleatore, di un impianto di filtrazione fisica."*

Sulla base di quanto sopra si fa presente che:

- qualora le profondità di scavo debbano raggiungere spessori maggiori di 60 cm, affinché i materiali di scavo possano essere qualificati come sottoprodotti e non rifiuti si debba provvedere, preliminarmente alla effettuazione degli scavi, ad una integrazione delle indagini di caratterizzazione al fine di verificare il possesso da parte del terreno dei requisiti previsti dal D.P.R. n. 120/2017;
- tenuto conto che il proponente *"si riserva di rivalutare nella fase successiva della progettazione e sulla base delle indicazioni del procedimento approvativo, l'inquadramento dei materiali da scavo, o di una loro parte, anche alla luce di più approfondite valutazioni in sito, sulla base di ulteriori indagini a carattere geotecnico ed ambientale"* ogni variazione a quanto previsto nel presente procedimento dovrà essere preventivamente comunicata anche alla scrivente Agenzia;
- dovrà essere data preventiva comunicazione alla scrivente Agenzia delle attività di caratterizzazione ambientale dei materiali di scavo previsti in corso d'opera allegando il relativo cronoprogramma, al fine di consentire l'esecuzione delle attività di controllo;
- la caratterizzazione ambientale in corso d'opera dovrà riguardare gli stessi parametri presi in esame nel corso della caratterizzazione già effettuata a marzo 2023;
- in presenza di materiali di riporto si dovrà procedere in ottemperanza al D.P.R. 120/2017 provvedendo anche all'esecuzione del Test di cessione sui materiali di riporto;
- le altezze dei cumuli di terre e rocce da scavo non potranno di norma essere superiori ai valori utilizzati per l'elaborazione della valutazione previsionale di impatto atmosferico e comunque non superiore ai 2 m, come indicato nella documentazione presentata;
- tenuto conto che non è stata indicata la profondità della falda, del fatto che l'intervento è in vicinanza del mare e che, come riferito, l'escursione freaticometrica media annuale è di circa 2 m con un massimo di 5 m, qualora gli scavi raggiungano la falda devono essere adottati adeguati accorgimenti al fine di evitare la eventuale contaminazione delle acque sotterranee;
- il trattamento a calce o con altri leganti potrà essere effettuato al solo fine di migliorarne le caratteristiche costruttive e non per il raggiungimento dei requisiti ambientali previsti dalla normativa;
- la stabilizzazione a calce o con altri leganti dovrà avvenire nel rispetto di una specifica norma (ad es. UNI EN 14227-1:2013 e ss.mm.ii.) al fine di garantire il corretto dosaggio del legante stesso;
- l'utilizzo di qualsiasi prodotto chimico per miscele o altro dovrà avvenire prediligendo la scelta di sostanze biodegradabili e ecocompatibili; le schede tecniche e di sicurezza dei prodotti utilizzati dovranno essere tenute in cantiere a disposizione dell'Ente di Controllo;

## **SERVIZIO TERRITORIALE PROVINCIA DI MACERATA**

---

- il trattamento dei terreni quale normale pratica industriale potrà essere effettuato esclusivamente su terreni che rispettano i limiti della colonna A di cui alla Tabella 1 allegato 5 al Titolo V parte quarta del D.Lgs. 152/06;
- in caso di eventi accidentali che causino o possano causare danni alle matrici ambientali, il proponente dovrà darne comunicazione in tempi brevi alle autorità competenti al controllo e dovrà implementare le eventuali misure di messa in sicurezza di emergenza al fine di mitigare gli impatti sull'ambiente.

Distinti saluti

La Dirigente  
Responsabile del Servizio Territoriale  
Dott.ssa Paola RANZUGLIA  
Documento firmato digitalmente

PR/cr/fc/ea/ip

**Alla Regione Marche**  
Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile  
Direzione Ambiente e risorse idriche  
**Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali**  
[regione.marche.valutazamb.@emarche.it](mailto:regione.marche.valutazamb.@emarche.it)

**OGGETTO: # (V00983) [ID: 10171] Verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art. 19, del D.lgs. 152/2006. Società Autostrade spa. Autostrada (A14): Bologna - Bari - Taranto. Svincolo di Potenza Picena. Comunicazione di avvio del procedimento regionale e richiesta contributi istruttori. Invio contributo SCA.**

In riferimento alla Vs nota prot. n. 1076384 del 06.09.2023 acquisita con prot.lli n. 100546 e 100547 di pari data, vista la documentazione consultabile al sito web indicato, si riscontra quanto di seguito.

Trattasi di procedura di verifica di assoggettabilità a VIA di cui all'art. 19 del D.lgs. n. 152/2006, per la realizzazione del progetto indicato in oggetto, presentato dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A..

Il progetto si inserisce nell'ambito del programma di sviluppo e potenziamento della rete infrastrutturale di mobilità della provincia di Macerata, previsto anche dalla pianificazione della regione Marche e riguarda la realizzazione di un nuovo svincolo sull'autostrada A14 Bologna-Taranto, intermedio ai preesistenti caselli A14 di Loreto e Civitanova Marche, da collocarsi alla progressiva autostradale km 250 circa, in corrispondenza della SP571 (ex - SS Helvia Recina), nel territorio dei comuni di Potenza Picena e Porto Recanati. In corrispondenza del nuovo impianto, l'area del relativo cantiere ospiterà al termine dei lavori il nuovo posto neve della tratta di A14 interessata.

Il progetto si pone come obiettivo quello di dotare le aree maceratesi della Val Potenza, nell'area sottesa alla SS571 Helvia Recina di un collegamento stradale diretto all'autostrada, in modo da favorirne lo sviluppo e agevolarne una maggiore integrazione con le aree più produttive presenti sulla costa.

Il nuovo svincolo è situato in Contrada Torrenova, in un'area pianeggiante adibita principalmente a colture seminative ad est dell'A14, immediatamente a sud della strada SP 571 (ex SS Helvia Recina), su cui s'innesta. Si segnala che nelle immediate vicinanze dell'area di esazione è presente il campo da golf "Torrenova".

Si riscontra che per la realizzazione del nuovo svincolo di Potenza Picena, sono necessari i seguenti interventi:

- ampliamento del corpo autostradale, realizzazione di un nuovo cavalcavia per l'attraversamento dell'autostrada esistente, inserimento di piazzole di servizio, adeguamento degli arginelli in corrispondenza dei tratti in cui vengono sostituite le barriere bordo laterali esistenti;
- realizzazione del nuovo svincolo autostradale, del piazzale di esazione, del fabbricato di stazione e impianti e del raccordo alla Helvia Recina, ove è prevista la creazione di un'apposita rotatoria;
- realizzazione del nuovo posto neve, nel sito utilizzato per la fase di cantiere dell'opera, organizzato in modo funzionale alla movimentazione dei mezzi operativi durante le operazioni "invernali" e manutentive del casello stesso che prevede la realizzazione di fabbricato alloggi e officina, deposito sale, silos cloruri, parcheggi autovetture coperti, stalli per lame e mezzi operativi;

Si prende atto inoltre che verranno realizzate:

- opere complementari quali barriere di sicurezza, segnaletica, sistema di drenaggio e barriere acustiche;
- una rete parapalline del campo da golf a protezione del nuovo svincolo autostradale sull'autostrada A14.
- opere a verde quali alberi e arbusti presso il posto neve, macchia boscata mista in prossimità della rotatoria R01, prato in tutte le aree comprendenti gli impianti, nelle aree in cui è previsto il riporto di suolo vegetale e nelle aree di cantiere, con l'obiettivo di inserire l'infrastruttura stradale e le opere ad essa collegate nell'ambiente attraversato, di fornire un elemento utile contro l'inquinamento atmosferico da essa prodotto, di riqualificare gli ambiti marginali interessati dai lavori e di recuperare, dal punto di vista ambientale, le aree utilizzate nella fase di cantierizzazione.

In funzione delle attività, è stata individuata un'area di cantiere, posizionata in prossimità della futura barriera di esazione del nuovo svincolo, di dimensioni circa 6.850 mq, che sarà adibita sia a campo base che a cantiere operativo. La durata totale dei lavori è stata stimata in 20 mesi.

SEGNATURA: 1166332|27/09/2023|R\_MARCHE|GRM|VAAM|A

Nella **Studio Preliminare Ambientale** è indicato che, data la tipologia dell'opera, gli ambiti nei quali ricercare le principali fonti di impatto sulla componente **"Popolazione e salute umana"** sono la qualità dell'aria e il clima acustico, con specifico riferimento alla produzione di emissioni atmosferiche ed acustiche sia durante la fase di cantiere che durante la fase di esercizio dell'impianto. Si evince che per l'analisi della qualità dell'aria vengono presi come riferimento i limiti normativi indicati negli adeguamenti stabiliti dal D.Lgs 155/2010 e per la valutazione delle emissioni acustiche viene fatto riferimento ai valori limite indicati al DPR 142/04. Viene inoltre indicato che all'interno dell'area di studio non sono presenti ricettori sensibili.

Si prende atto inoltre di quanto indicato relativamente agli impatti prodotti dalla realizzazione dell'opera infrastrutturale sulle diverse tematiche ambientali:

• **Popolazione e salute umana**

Durante la fase di realizzazione del progetto, per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, è indicato che le concentrazioni stimate degli inquinanti considerati (PM10, PM2,5 e NO2), considerando le attività che maggiormente concorrono all'emissione di inquinanti in atmosfera e la vicinanza con i recettori, risultano sempre al di sotto dei limiti normativi.

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, è indicato che sono stati evidenziati dei superamenti del limite di emissione, immissione o differenziale di riferimento per i ricettori residenziali limitrofi all'area del cantiere mobile relativo alla realizzazione del rilevato, per i quali si propone l'utilizzo di barriere mobili durante l'esecuzione dei lavori più impattanti.

Durante la fase di esercizio, per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, è indicato che dall'analisi dei valori di concentrazione di tutti gli inquinanti considerati nello scenario di progetto, non sono emerse criticità e che i limiti normativi risultano rispettati anche sommando il contributo del fondo registrato dalle centraline ARPA di riferimento.

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico si è evidenziato l'insorgere di superamenti dei limiti per cinque ricettori su 30 considerati. Sono state quindi dimensionate le mitigazioni acustiche, che hanno permesso di ricondurre i ricettori, con esuberanti determinati dalle nuove opere, nel rispetto dei limiti acustici vigenti in tutta l'area interessata dall'intervento.

• **Atmosfera:**

Per l'analisi delle concentrazioni degli inquinanti nello scenario di progetto, sono stati implementati gli input necessari (meteo, traffico, velocità, fattori di emissione, ecc.) all'interno del software di simulazione utilizzato e sono stati stimati i valori di concentrazione degli inquinanti di interesse.

Per la stima degli impatti legati alle attività di cantiere sulla qualità dell'aria sono state considerate le attività che maggiormente concorrono all'emissione di inquinanti in atmosfera (PM10, PM2,5 e NO2) e la vicinanza con i recettori. Si è fatto riferimento a 2 recettori residenziali rappresentativi degli edifici abitati più vicini alle aree di cantiere simulate. L'osservazione dei risultati delle simulazioni effettuate ha condotto ad affermare che le concentrazioni stimate per la fase di realizzazione del progetto risultano sempre al di sotto dei limiti normativi.

Per la fase di esercizio, per lo scenario di progetto è stata effettuata la stima dei fattori di emissione degli inquinanti di interesse (PM10, PM2,5, NOx, CO, CO2 e C6H6) della rete stradale considerata. E' evidenziato un leggero aumento in termini emissivi rispetto allo scenario programmatico, con l'eccezione delle strade statali, per le quali si osserva invece una leggera diminuzione. Sono stati anche stimati i valori di concentrazione degli inquinanti di interesse, correlati al traffico veicolare, considerando 10 recettori residenziali, rappresentativi degli edifici al tratto stradale di intervento, e implementando tutti gli input necessari all'interno del software di simulazione. Dall'analisi di tali valori di concentrazione non sono emerse criticità. I limiti normativi risultano rispettati in tutti i recettori considerati, anche sommando il contributo del fondo registrato dalle centraline ARPA di riferimento.

• **Rumore:**

Nella fase di cantiere sono stati evidenziati dei superamenti del limite di emissione, immissione o differenziale di riferimento per i ricettori residenziali limitrofi all'area del cantiere mobile relativo alla realizzazione del rilevato, per i quali viene proposto l'utilizzo di barriere mobili durante l'esecuzione dei lavori più impattanti. Viene precisato che sarà compito dell'impresa appaltatrice dei lavori, in base alla propria organizzazione e ai tempi programmati, la verifica della necessità di aggiornare la documentazione di impatto acustico per tutte le lavorazioni, nel rispetto delle specifiche normative.

Nella fase di esercizio, le nuove sorgenti di rumore dovute alla realizzazione delle nuove opere quali le rampe dello svincolo, che si avvicinano ad alcuni ricettori, provocano l'insorgere di superamenti dei limiti per cinque ricettori su

30 considerati nell'ambito dello studio. Sono state quindi dimensionate le mitigazioni acustiche, che hanno permesso di ricondurre i ricettori, con esuberi determinati dalle nuove opere, nel rispetto dei limiti acustici vigenti esterni ed interni ex DPR 142/04 in tutta l'area interessata dall'intervento.

Alla luce di quanto sopra, relativamente al progetto oggetto di valutazione, premesso che la valutazione qualitativa dell'impatto generato dall'attività di che trattasi sulla matrice ambientale non rientra tra le attribuzioni di questo Dipartimento di Prevenzione e che tale valutazione dei limiti di tutela ambientale, espressa dagli organismi competenti è, di norma, garanzia per la tutela della salute della popolazione,

- preso atto del rispetto dei limiti normativi in corrispondenza dei recettori individuati nell'analisi della componente ambientale qualità dell'aria sia nella fase di cantiere che nella fase di esercizio,
- preso atto delle misure di mitigazione acustiche, così come indicate nella documentazione presentata dal proponente, che permetteranno di ricondurre i ricettori con esuberi determinati dalle nuove opere, nel rispetto dei limiti acustici vigenti in tutta l'area interessata dall'intervento,

questa U.O.C. per quanto di competenza non ha osservazioni da effettuare, si ritiene tuttavia necessario precisare che, per quanto riguarda gli edifici che non sono stati presi in considerazione quali recettori in quanto risultanti al momento abbandonati, qualora la situazione nel tempo dovesse modificarsi, occorrerà predisporre ulteriori valutazioni che tengano in considerazione anche i recettori residenziali al momento non considerati al fine della tutela della salute umana.

Inoltre si ritiene utile esprimere le seguenti indicazioni di carattere generale:

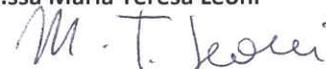
- La realizzazione dell'opera e il suo esercizio non dovranno recare nocimento alla salute pubblica, ciò dovrà essere garantito attraverso l'efficace ed efficiente applicazione di tutte le misure di mitigazione necessarie a ridurre al minimo o ad annullare gli impatti dovuti alla diffusione di polveri, inquinamento atmosferico e inquinamento acustico durante e/o dopo la realizzazione del progetto;
- Eventuali sbancamenti e riporti non dovranno determinare alterazioni della stabilità della zona. La gestione dei materiali di scavo dovrà avvenire nel rispetto del D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- La gestione dei reflui (acque di prima pioggia e di dilavamento) dovrà avvenire nel rispetto del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., nonchè nel rispetto delle eventuali prescrizioni dettate dagli competenti in materia al fine di garantire la sicurezza degli utenti;
- Le previste opere a verde, dovranno essere messe a dimora ad uno stadio di accrescimento tale da favorire un certo pronto effetto degli interventi sia sotto l'aspetto di mascheramento visivo che di barriera di mitigazione per l'inquinamento atmosferico prodotto dall'esercizio dell'infrastruttura in progetto. Dovrà inoltre essere garantita adeguata manutenzione.
- Le previste barriere acustiche, barriere di sicurezza, pavimentazioni e la segnaletica stradale, dovranno essere conformi alla normativa vigente e idonee alla tutela della salute e sicurezza della popolazione;
- Dovranno essere attuate sufficienti e idonee misure al fine di limitare l'interferenza del nuovo svincolo autostradale con il vicino campo da golf;
- Rispetto del Codice della strada a tutela della sicurezza stradale;
- E' fortemente indicato l'utilizzo di fonti integrative/alternative per l'alimentazione degli impianti termici elettrici ed idrici al fine di ridurre l'impatto ambientale e favorire il risparmio energetico.
- Tutta l'area di cantiere dovrà essere debitamente recintata e interdetta ai non addetti ai lavori.
- Dovrà essere garantita l'osservanza delle norme vigenti in materia di salute e sicurezza dei lavoratori;
- L'attività di cantiere si dovrà svolgere in orari tali da evitare di arrecare disturbi e disagio alle abitazioni limitrofe.
- Adeguata informazione dovrà essere data alla popolazione riguardo i periodi e la durata dei lavori.

Si precisa che la valutazione tecnica dei progetti architettonici dei singoli impianti/infrastrutture previsti dal progetto in esame non è oggetto del presente contributo e che, per quanto non specificato nel presente parere, si dovrà tenere conto della normativa vigente. Sono fatte salve le eventuali valutazioni di altri enti/uffici pubblici, per quanto di rispettiva competenza.

PF/



**Direttore U.O.C. ISP  
Igiene Ambienti Aperti e Confinati  
Dr.ssa Maria Teresa Leoni**



**Al Settore Valutazioni e Autorizzazioni  
Ambientali**  
SEDE

**e p.c. Al Dipartimento Infrastrutture,  
Territorio e Protezione Civile**  
c.a. Arch. Nardo Goffi  
SEDE

**OGGETTO: (V00983) [ID: 10171] Verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006. Società Autostrade spa. Autostrada (A14): Bologna - Bari - Taranto. Svincolo di Potenza Picena. Comunicazione di avvio del procedimento regionale e richiesta contributi istruttori. RISCONTRO.**

In riscontro alla nota prot. n. 1076384 del 06/09/2023, con la quale è stato comunicato l'avvio del procedimento per la formulazione del parere regionale nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA statale in oggetto e richiesto di fornire le proprie valutazioni tecniche sul progetto, con riferimento agli aspetti di competenza del Settore, si rappresenta quanto segue.

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo svincolo e stazione autostradale, in corrispondenza della progressiva km 250+000 circa dell'autostrada A14 Bologna-Taranto, nel tratto intermedio tra i caselli di Loreto – Porto Recanati (km 245+500 circa) e Macerata-Civitanova Marche (km 262+600 circa), nel territorio dei Comuni di Potenza Picena e Porto Recanati.

Il progetto si inserisce nell'ambito del programma di sviluppo e potenziamento della rete infrastrutturale di mobilità della Provincia di Macerata ed è coerente con la pianificazione regionale in materia di infrastrutture di trasporto.

Lo studio di traffico, condotto per valutare la fattibilità trasportistica dell'intervento, evidenzia un significativo efficientamento degli spostamenti a seguito della realizzazione della nuova infrastruttura, con il trasferimento della domanda dalla viabilità ordinaria all'autostrada. In particolare, il nuovo casello autostradale genera un impatto positivo sul decongestionamento del tratto della S.S. 16 "Adriatica" compreso tra Porto Recanati e l'abitato di Civitanova Marche, oltre che della viabilità in accesso al casello di Loreto - Porto Recanati, mentre comporta un incremento dei transiti lungo la S.P. 571 (ex S.S. Helvia Recina), senza peggiorarne i livelli di servizio stante la sua capacità. L'intervento consente, inoltre, il miglioramento dell'accessibilità alla rete autostradale da parte delle comunità e dei siti produttivi posti lungo la vallata del fiume Potenza.

Il nuovo svincolo, del tipo a "Trombetta", è costituito da quattro rampe monodirezionali e da una rampa principale bidirezionale per il collegamento dell'asse autostradale all'area di esazione e alla viabilità esterna (S.P. 571). La rampa bidirezionale supera l'autostrada tramite un cavalcavia a 3 campate, di lunghezza complessiva L = 101,5 m, a struttura mista acciaio/calcestruzzo.

La stazione di pedaggio è dotata di un piazzale di esazione ad elevata automazione, di superficie di circa 6.500 mq, con annesso Posto Neve a servizio della tratta Loreto-Civitanova Marche.

Per l'innesto tra il nuovo svincolo e la S.P. 571 è prevista la realizzazione di una nuova intersezione a rotatoria.

La soluzione tecnica prevista risulta decisamente compatta riuscendo a coadiuvare una efficacia trasportistica con un ridotto impegno territoriale.

Data la prossimità dello svincolo al campo da gioco del Terranova Golf Club, è stato redatto uno studio specifico sulle possibili interferenze tra l'infrastruttura di progetto e le attività sportive dell'adiacente campo da golf, in esito al quale è prevista la posa in opera di una rete di protezione, di maglia 25x25 mm, avente sviluppo pari a 270 m e altezza variabile da + 11 a + 15.5 m rispetto al piano stradale.

Alla luce di quanto sopra esposto, per i profili di competenza, non si rilevano motivi ostativi alla realizzazione dell'intervento di che trattasi.

Cordiali saluti.

Il responsabile del procedimento

*Ing. Alessandra Agostini*

Il Dirigente del Settore

*Ing. Ernesto Ciani*

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

Fascicolazione: 450.50.10/2023/IEV/55



Oggetto: [ID: 10171] Verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'art. 19, del D.lgs. 152/2006.  
Progetto Autostrada (A14): Bologna - Bari - Taranto. Svincolo di Potenza Picena.  
Proponente: Società Autostrade per l'Italia SpA  
**Invio osservazioni**

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza  
Energetica  
Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e  
VAS  
[va@PEC.mite.gov.it](mailto:va@PEC.mite.gov.it)  
[digianfrancesco.carlo@mase.gov.it](mailto:digianfrancesco.carlo@mase.gov.it)

Alla Regione Marche  
Settore Valutazioni e Autorizzazioni  
Ambientali  
[regione.marche.valutazamb@emarche.it](mailto:regione.marche.valutazamb@emarche.it)

Con nota prot. n. 137967 del 31/08/2023, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – Dir. Gen. Valutazioni Ambientali - Divisione V, ha trasmesso la comunicazione relativa alla procedibilità dell'istanza e alla pubblicazione della documentazione relativa al progetto indicato in oggetto ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006.

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo svincolo sull'autostrada A14 Bologna-Taranto, intermedio ai preesistenti caselli A14 di Loreto (km 245+500 circa) e Civitanova Marche (km 262+000 circa), da collocarsi alla progressiva autostradale km 250 circa, in corrispondenza della SP571 (ex - SS Helvia Recina), nel territorio dei comuni di Potenza Picena e Porto Recanati. In corrispondenza del nuovo impianto, l'area del relativo cantiere ospiterà al termine dei lavori il nuovo posto neve della tratta di A14 interessata.

Il progetto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto h) denominata “modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II”

*Ai fini istruttori si rappresenta quanto segue.*

#### PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

Ferma restando la competenza comunale in ordine alla verifica della conformità dell'intervento alle specifiche indicazioni dettate per l'area dai vigenti PRG dei comuni interessati, adeguati al P.P.A.R. ed al P.T.C. provinciale, dalla documentazione presentata si rileva che:

#### **Comune di Potenza Picena**

– rispetto al vigente PRG adeguato al PPAR (D.C.C. n. 26 del 19/04/2004) ed al PTC provinciale (D.C.C. n.12 del 20.04.2018) dalla TAV. 03 (zonizzazione Nord-Est) si evince che le opere connesse al nuovo svincolo ed alla nuova piazzola di sosta PMV2, interferiscono con:

- zona S - destinata alla Viabilità ed alla relativa fascia di rispetto, nella parte localizzata lungo l'attuale asse autostradale;
- zona E1 - Agricola normale (art.26 delle relative NTA) nella porzione ad ovest dell'asse autostradale;



• zona E3 – Agricola di Salvaguardia (art.28 delle relative NTA) nella parte ad est dell’asse autostradale (rampe e casello), in cui “il piano pone particolari limitazioni agli interventi edificatori e a quelli di sostanziale modificazione delle caratteristiche ambientali”, per la specifica valenza paesaggistica ed ambientale riconosciuta per effetto del recepimento in via definitiva nel PRG delle tutele associate a categorie del paesaggio del PPAR e a emergenze del PTC provinciale, di seguito indicate:

- ◆ “aree centuriate”, “aree a rischio archeologico” disciplinate dall’Art.41 NTA del PRG (ex art.41 NTA del PPAR);
- ◆ “fabbricati rurali censiti” di particolare valore architettonico e/o storico documentario di cui all’Art.29 NTA del PRG, in prossimità dell’area di progetto (ex art.40 NTA del PPAR);
- ◆ Sottosistemi territoriali Artt.20/23 NTA del PPAR - Aree V di alta percettività visuale in cui “deve essere attuata una politica di salvaguardia, qualificazione e valorizzazione delle visuali panoramiche percepite dai luoghi di osservazione puntuali o lineari”;
- ◆ Sottosistemi territoriali Artt.20/23 NTA del PPAR – Aree C “Unità di paesaggio che esprimono la qualità diffusa del paesaggio regionale nelle molteplici forme che lo caratterizzano: torri, case coloniche, ville, alberature, pievi, archeologia produttiva, fornaci, borghi e nuclei, paesaggio agrario storico, emergenze naturalistiche”.

Dalla cartografia di PRG adeguato al PTC provinciale e dalle relative NTA all’ APPENDICE 2 – Allegato N - Norme tecniche di Attuazione per la tutela, salvaguardia e prevenzione rischio delle risorse ambientali del patrimonio botanico-vegetazionale in riferimento al PPAR, PTC e norme nazionali e regionali, si rilevano i seguenti Ambiti prescrittivi di Tutela definitiva:

1. Tav. n. 03 Carta della Salvaguardia e potenziamento della biodiversità - Carta di sintesi delle prescrizioni relative al sistema ambientale \_ trasposizione Attiva:
  - Varchi Marini (tutela integrale) di cui all’APPENDICE 2 al PRG – Allegato N, Art.5 - “L’ambito è localizzato nel settore a Nord nella zona di pianura alluvionale di pertinenza del Fiume Potenza ed è soggetto a tutela integrale di cui all’Art. 23.10 e 23.10 bis del P.T.C. [...]” e per cui operano i relativi divieti.
  - Aree Umide (tutela integrale) di cui all’APPENDICE 2 al PRG – Allegato N, Art.7 - “ Sono state individuate nella zona Nord del comune, [...] Le aree sono di particolare interesse faunistico e in condizioni di media scarsa naturalità trovandosi nella porzione di territorio ancora destinata a uso agricolo o interclusa tra urbanizzato e infrastrutture viarie (ferrovia, statale, autostrada). Valgono le norme di tutela integrale dell’ Art. 23.10 bis del P.T.C. e quanto indicato agli artt. 26 e 27 delle NTA del PPAR. Sono vietati (Art.27 delle N.T.A del P.P.A.R.): [...] 4. Alterazione dell’assetto idrogeologico, con particolare riguardo a qualsiasi attività estrattiva, effettuazione di lavori di sbancamento di rilevanti dimensioni, apertura di nuove strade o piste e l’ampliamento di quelle esistenti se non direttamente necessarie all’erogazione di pubblici servizi o a inderogabili attività tradizionalmente svolte sul territorio. [...].”
  - Aree coltivate di valle (tutela orientata) di cui all’APPENDICE 2 al PRG – Allegato N, Art.9 “[...] svolgono una funzione fondamentale nella salvaguardia della biodiversità; in tali aree, ogni intervento di trasformazione dovrà prevedere opere di minimizzazione e compensazione degli impatti. [...]”
2. Tav. n.15 – carta della delimitazione definitiva dei vincoli della struttura geomorfologica:
  - Piane Alluvionali di cui all’art.27.4 delle NTA del PTC le cui prescrizioni sono tese alla tutela delle acque sotterranee dall’inquinamento, attraverso la chiusura e la messa in sicurezza dei pozzi per l’approvvigionamento idrico non più utilizzati salvo che siano attrezzati in modo da escludere comunque il suddetto inquinamento.
  - Zona Ds3 – campo pratica golf di cui all’Art.23 NTA del PRG, posta in prossimità dello svincolo lato Est.



## Comune di Porto Recanati

Rispetto al vigente PRG adeguato al PPAR ed al PTC provinciale (adeguato alla D.G.P. n. 126 del 15/05/2013) dalla TAV. 3 (da sito web del Comune - planimetria del PRG di variante) si evince che le opere connesse al nuovo svincolo posto al limite dei due territori comunali, interferiscono con:

- fascia di rispetto stradale, nella parte localizzata lungo la SS Regina (art.43 NTA del PRG);
- zona EA – Agricola di Salvaguardia paesistico ambientale (art.25 delle NTA del PRG) nella parte ad est dell’asse autostradale, dove per la specifica valenza paesaggistica ed ambientale riconosciuta il PRG prescrive: “Tali zone riguardano quelle parti del territorio agricolo nelle quali, per la presenza di [...] di elementi del patrimonio storico-culturale da salvaguardare (centro storico, edifici e manufatti, aree archeologiche), [...] il Piano pone particolari limitazioni agli interventi edificatori ed a quelli di sostanziale modificazione delle caratteristiche ambientali” [...] Eventuali opere di pubblica utilità a livello infrastrutturale previste dal Piano in tali zone o che dovessero necessariamente essere localizzate nelle stesse, sono soggette a quanto stabilito dalla L.R. 7/2004 (in sostituzione dell’abrogato art.63bis del PPAR), e dell’articolo 5 delle NTA del PTC.
- “censimento edifici extraurbani” di particolare valore architettonico e/o storico documentario, in prossimità dell’area di progetto (ex art.40 NTA del PPAR);

Dalla cartografia di PRG adeguato al PTC provinciale, si rilevano inoltre i seguenti Ambiti prescrittivi di Tutela definitiva:

1. TAV. 12 - trasposizione attiva dei vincoli di PPAR e PTC:
  - Aree coltivate di valle (tutela orientata) Allegato Tecnico 2 alle NTA del PRG e di cui all’Art.31.2 delle NTA del PTC che “[...] svolgono una funzione fondamentale nella salvaguardia della biodiversità; in tali aree, ogni intervento di trasformazione dovrà prevedere opere di minimizzazione e compensazione degli impatti.”
  - Connessioni interambientali principali – Fiume Potenza (tav.EN2 del PTC)
2. TAV.11 - trasposizione attiva dei vincoli geologici di PPAR e PTC:
  - Varchi marini – tutela integrale art.23.10 NTA del PTC.

VINCOLO PAESAGGISTICO ART.146 D.LGS 42/2004, ART.6 COMMA 3 BIS DELLA L.R.34/92 (COMPETENZA PROVINCIALE)

L’intervento in progetto è localizzato in area vincolata paesaggisticamente ai sensi dell’art. 136 comma 1 lettere c), d) del D.lgs.42/2004 per effetto della D.G.R.M. n. 10221 del 6 gennaio 1983 - “Area di Notevole Interesse Pubblico della zona comprendente le località I Cappuccini e Colle Bianco del Comune di Potenza Picena”, “[...] *in quanto per la loro particolare posizione altimetrica costituiscono pubblici belvedere dai quali si gode la vista dell’intera vallata sottostante di notevole interesse paesaggistico e naturale, che degrada dolcemente verso la costa Adriatica e che le predette località formano inoltre inoltre un complesso di cose immobili avente valore estetico e tradizionale*”

## SISTEMA GEOLOGICO-GEOMORFOLOGICO-IDROGEOLOGICO

Analizzando i rapporti tra l’area di progetto, il PRG ed i piani sovraordinati dal punto di vista geologico-geomorfologico, si evidenzia che:

- non si rilevano interferenze con il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) della Regione Marche né con il Progetto Inventario dei Fenomeni Franosi in Italia (IFFI), né con le categorie geologiche-geomorfologiche del PPAR;
- per quanto riguarda il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) provinciale l’area interessata dal progetto ricade all’interno delle piane alluvionali (art. 27 delle NTA del PTC); si segnala inoltre che l’area ricade in parte nelle coltivate di valle (art. 31.2) ed in parte nel varco marino (art. 26); nella tav. EN6 infine il progetto ricade all’interno di area caratterizzata da vulnerabilità della falda da media a medio-alta;



- nella carta geomorfologica del PRG di Potenza Picena si evidenzia che nell'area affiorano i depositi alluvionali e si osservano laghetti artificiali in prossimità delle opere in progetto.

Dalla documentazione geologica presentata emergono comunque alcuni aspetti che dovranno essere considerati in sede di progettazione definitiva-esecutiva:

- ✓ *“I grafici delle prove penetrometriche nell’intorno dell’intersezione tra la A14 e la statale Helvia Recina (SS 571), e in particolar modo la prova L7\_4P-31, evidenziano un livello di materiali prevalentemente sabbiosi e/o sabbiosi-debolmente ghiaiosi nei primi 1-4 m da p.c., la cui facies può essere associata alla forma di alveo abbandonato riconosciuto nelle carte bibliografiche e riportato in cartografia di progetto...”;*
- ✓ *“le diverse facies dei depositi alluvionali (grossolane e medio-fini) sono giustapposte per eteropia laterale e ciò può determinare forti variabilità orizzontali e verticali di spessore”;*
- ✓ *è presente un pozzo ad uso irriguo in prossimità dell’area di progetto dello svincolo;*
- ✓ *“i valori di soggiacenza si attestano in genere a 2 m di profondità, con valori minimi di circa 1 metri da p.c. La direzione di deflusso sotterraneo è orientata verso E-SE”;*
- ✓ *“in base alla microzonazione sismica regionale, i terreni ascrivibili alle aree di progetto sono ritenuti stabili suscettibili di amplificazioni locali, mentre in coincidenza con il progetto della viabilità di collegamento con la S.P. 576 viene evidenziato un settore indicato come zona di attenzione per liquefazione”;*
- ✓ *per il rispetto del principio di invarianza idraulica (D.G.R. 53/2014) i calcoli sono riportati nella relazione idrologica-idraulica: il progetto prevede di utilizzare i fossi di guardia di progetto come opere di compensazione; questi risultano di dimensioni ben maggiori di quelli sufficienti a garantire l’invarianza. Tuttavia, non è chiaro quali siano le aree impermeabilizzate nella planimetria idraulica, in particolare nell’area destinata al piazzale di esazione e il calcolo dell’invarianza di questa zona.*

\*\*\*\*\*

Ai sensi dell’art. 19, comma 4 del D.Lgs. 152/2006, si esprimono le seguenti osservazioni in relazione alla Verifica di assoggettabilità alla VIA.

1. si chiede di approntare idonee fasce di vegetazione “tampono” con funzioni di “filtro” sia per l’inquinamento atmosferico che luminoso e visuale, al fine di limitare l’effetto intrusivo delle opere nel paesaggio preesistente, ed impatti negativi diretti (da rumore, disturbi ecc.) su usi e fruizioni sensibili (abitativi, ricreativi) nelle aree limitrofe e rispetto ai beni presenti nel contesto sopra descritto nel Paragrafo “Pianificazione territoriale”;
2. in merito alla relazione tecnica OPERE A VERDE (A1\_14-FT-TECN-SUA-OV000-REL-000001) si rileva che tra le essenze utilizzate per il progetto del verde l’unica neofita non autoctona risulta essere la Forsythia x intermedia: si chiede di valutare la sostituzione di tale arbusto con equivalenti arbusti autoctoni che non necessitano di potatura;
3. si ritiene che il piano di manutenzione degli interventi (cure culturali), descritto nella suddetta relazione, debba avere valore prescrittivo in quanto fondamentali per il corretto attecchimento e sviluppo delle piante;
4. nella relazione tecnica inerente il CENSIMENTO VEGETAZIONALE (T0979-0000-FT-DG-AMB-VG000-00000-R-SUA-0010-00), si evidenzia la necessità di abbattere 55 piante tutelate dalla L.R. n.6/2005 che ricadono all’interno dell’area sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi del d.lgs. 42/2004 e s.m.i; non è chiaro se il soggetto istante provvederà a compensare l’abbattimento di tali piante o se invece opterà per il versamento di un indennizzo così come previsto al comma 3-bis dell’art. 23 della legge forestale regionale. Qualora ci fosse la disponibilità di aree a ridosso dell’infrastruttura proposta, la compensazione sarebbe ovviamente da preferire, in quanto la piantumazione potrebbe esercitare una funzione di mitigazione



dell'opera sia dal punto di vista ambientale che paesaggistico (ad esempio un filare di piante per la mitigazione visiva dei pannelli fonoassorbenti). Si invita pertanto il proponente a chiarire questo punto e ad implementare le opere di mitigazione qualora ce ne fosse la possibilità.

Inoltre si rappresenta, per le successive fasi autorizzatorie, quanto segue.

- Al fine del rilascio dell'Autorizzazione paesaggistica per l'infrastruttura stradale posta nei comuni di Potenza Picena e di Porto Recanati, ai sensi dell'art.146 D.lgs.42/2004, la relativa documentazione dovrebbe essere completata con:

- progetto definitivo aggiornato con le eventuali indicazioni a seguito del presente iter, corredato con la Relazione paesaggistica – scheda tipo C, di cui alla DGRM 762 del 16/07/2007 in applicazione del DPCM 12/12/2005 (modulistica in: Regione Utile/Paesaggio Territorio Urbanistica Genio Civile/Paesaggio)
- foto simulazioni dell'infrastruttura stradale completa con le relative opere di mitigazione da luoghi di osservazione puntuali e strade panoramiche al fine di ottimizzare l'inserimento degli interventi nel contesto paesaggistico tutelato sopra indicato.

- Inoltre pur ritenendo che il progetto non comporti impatti significativi sulle matrici locali suolo, acque superficiali e sotterranee, il progetto finale dello svincolo dovrebbe contenere:

- le risultanze della campagna indagini geognostiche in sito e prove di laboratorio, verificando in particolare l'eteropia delle lenti alluvionali presenti e la possibilità di liquefazione dei terreni, con adeguamento eventuale del progetto stesso;
- indicazione delle aree permeabili ed impermeabili in particolare sui piazzali in progetto, controllando la coerenza con i relativi calcoli dell'invarianza idraulica ai fini della compatibilità con il sistema acqua, considerando in particolare la vulnerabilità della falda e la traccia del paleoalveo presente.

La Responsabile  
del coordinamento istruttorio  
Ing. Silvia Baratella

Il Dirigente del Settore  
Gestione del Territorio e Ambiente  
Arch. Maurizio Scarpecci

*Documento informatico firmato elettronicamente e digitalmente ai sensi del D.lgs. n. 82/2005 e norme collegate, il quale sostituisce il testo cartaceo e la firma autografa.*

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progettisottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

La Sottoscritta **ANNA DI NAPOLI**

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

Piano/Programma, sotto indicato

Progetto, sotto indicato

*(Barrare la casella di interesse)*

ID: 10171 "AUTOSTRADA A14: BOLOGNA-BARI-TARANTO, SVINCOLO DI POTENZA PICENA"

*(inserire la denominazione completa del piano/programma ( procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIAe **obbligatoriamente il codice identificativo ID: xxxx del procedimento**)*

*N.B.: eventuali file allegati al presente modulo devono essere unicamente in formato PDF e NON dovranno essere compressi (es. ZIP, RAR) e NON dovranno superare la dimensione di 30 MB. Diversamente NON potranno essere pubblicati.*

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro (specificare) \_\_\_\_\_

## ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
  
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
  
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
  
- Monitoraggio ambientale
  
- Altro (specificare) \_\_\_\_\_

## TESTO DELL'OSSERVAZIONE

Le presenti Osservazioni sono relative alla procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA inerenti il progetto di realizzazione del nuovo svincolo di Potenza Picena (MC) dell'autostrada A14 Bologna - Bari - Taranto.

Le stesse sono formulate sulla base del progetto di fattibilità Tecnico Economica identificato con il codice di procedura n.10171.

Ai sensi della vigente normativa in materia (Decreto Legislativo n.152/2006 e successive modifiche e integrazioni) le Osservazioni alla procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA vanno presentate entro il termine di 30 giorni dalla pubblicazione dello studio sul portale delle Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica; stante l'avvenuta presentazione dell'istanza in data 4 agosto 2023 e l'avvio della consultazione pubblica in data 4 settembre 2023, il termine per la presentazione delle Osservazioni va a scadere in data 4 ottobre 2023.

Chi scrive è comproprietaria dei terreni identificati al catasto del Comune di Potenza Picena al foglio 5 con le particelle 3, 4, 55, 92; la medesima è altresì proprietaria di fondi distinti al catasto del Comune di Porto Recanati al foglio 20 con le particelle 102, 297, 345.; tali aree risultano parzialmente interessate dall'intervento di che trattasi, pertanto la sottoscritta si ritiene pienamente legittimata ad intervenire nel procedimento con le Osservazioni esposte di seguito.

Come risulta agli atti, l'intero progetto per la realizzazione del nuovo svincolo autostradale, per la parte ricadente all'interno del territorio del Comune di Potenza Picena, risulta inserito in area soggetta a Vincolo Paesaggistico ex Legge 1497/39 e Legge 431/85 (cosiddetto "Vincolo Cappuccini e Colle bianco"), pertanto lo stesso dovrà essere necessariamente sottoposto a preventiva Autorizzazione Paesaggistica ex Decreto Legislativo 42/2004 e s.m.i. (cosiddetto Codice dei Beni Culturali).

L'area è urbanisticamente identificata nel vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Potenza Picena come "Zona agricola di salvaguardia E3" di cui all'articolo 28 delle relative Norme Tecniche di Attuazione. Dall'esame di tali norme è evidente come si tratti di un'area di elevato pregio ambientale per la presenza di elementi naturali da tutelare e/o elementi del patrimonio storico-culturale da salvaguardare; di conseguenza gli interventi ammissibili in termini di modifiche

permanenti del territorio e del patrimonio edilizio esistente risultano particolarmente restrittivi e conservativi, tanto da vietare addirittura ogni nuova costruzione.

Quanto sopra evidenzia, già di per sé, le caratteristiche di pregio che inducono ad un atteggiamento conservativo nei confronti di un territorio con spiccate valenze naturali e paesaggistiche, tanto da mal conciliarsi con l'intervento di realizzazione di un nuovo casello autostradale che, inevitabilmente, comporta modifiche incisive sulle aree interessate e perdita di quelle caratteristiche a lungo conservate, grazie ai regimi urbanistico e vincolistico imposti nella zona da lungo tempo; non a caso si consideri, in tal senso, che l'apposizione del vincolo paesaggistico risale ai primi anni '80, giusto D.G.R.M. n. 10221 del 6 gennaio 1983.

Oltre quanto fin qui sommariamente esposto, si noti che l'area ricade in pieno nella vincolistica prevista dal Piano Paesistico Ambientale Regionale e dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale entrambi volti, con le rispettive previsioni di tutela, alla conservazione delle caratteristiche ambientali, paesaggistiche, geomorfologiche, botaniche, vegetazionali, storiche e ambientali del sito di che trattasi.

Non ultimo si consideri che il sito presenta una consistente quantità di testimonianze e ritrovamenti archeologici, data l'estrema vicinanza al vecchio insediamento Romano di Potenza Picena, e la presenza di un impianto centuriale ancora ben evidente; infatti numerosissimi sono i ritrovamenti ed i rinvenimenti materiali di contesti archeologici che testimoniano con certezza una occupazione dell'area in epoca romana.

Oltre agli evidenti elementi di carattere storico ed archeologico appena accennati, va rilevato come all'interno dell'area potenzialmente interessata dalla realizzazione del nuovo svincolo autostradale siano presenti elementi e caratteri botanico vegetazionali costituiti da singoli alberi e da filari che contribuiscono alla definizione e valorizzazione dell'ambiente rurale interessato e la cui eventuale eliminazione, che inevitabilmente dovrà avvenire secondo le previsioni e con le modalità della Legge Regione Marche n. 6/2005 e s.m.i., comporterà una drammatica dequalificazione del contesto ambientale.

Ancora meno proponibile, poi, appare l'ipotesi avanzata circa il versamento di un indennizzo in luogo della cosiddetta "piantagione compensativa" prevista dall'art. 23 della richiamata Legge Regionale; in tal caso infatti, non applicando la norma generale - che prevede per ogni essenza abbattuta l'obbligo di piantumare almeno due alberi tra quelli elencati all'art. 20 della più volte richiamata norma - il depauperamento ambientale sarebbe ancor più violento ed ingiustificato, a fronte di una monetizzazione "compensativa" del tutto immotivata, inutile e sprezzante del contesto snaturato.

D'altronde le opere previste per la realizzazione del nuovo casello autostradale (rotatorie, rampe, piazzali, sovrappassi, portali a messaggio variabile, fabbricati, impianti, pensiline ecc.) determinano un impatto di tale consistenza e travolgenza, sia per dimensioni che per caratteristiche planoaltimetriche che per materiali impiegati, da vanificare completamente l'atteggiamento conservativo fin qui assunto in termini di gestione del territorio, come pure i benefici che se ne sono tratti in termini di valorizzazione dell'ambiente e di sostenibilità per la popolazione, per le attività ivi svolte e, non di meno, per il patrimonio floro-faunistico insediatosi nel tempo.

Nè può pensarsi (e tantomeno proporsi) che gli interventi di mitigazione ambientale, previsti dallo studio proposto da Società Autostrade tramite i propri Tecnici incaricati, possano sopperire, seppur minimamente, alle irreversibili modificazioni del territorio che saranno apportate dall'eventuale realizzazione del nuovo svincolo autostradale.

Le "opere a verde" previste dal progetto al fine di mitigare l'impatto della infrastruttura stradale e delle relative opere collegate (quali le barriere acustiche) risultano, oltre che

quantitativamente insufficienti, del tutto inidonee, a parere di chi scrive, sia in termini di essenze, che di ubicazione, dimensioni e tipologie.

L'impianto di siepi arbustive, aventi l'intento di ripristinare il paesaggio agricolo locale, non potrà che creare un effetto di schermatura visiva dell'infrastruttura di progetto solo nel lungo periodo; analoga considerazione vale per la ipotizzata mitigazione delle barriere acustiche, la cui esperienza negativa può essere verificata a pochi chilometri di distanza, sempre lungo la medesima autostrada A14, a causa di un impatto sull'ambiente circostante fortemente deturpante sia dall'interno della struttura (dunque per gli utenti dell'autostrada), che per quanti dall'esterno volgano lo sguardo in direzione dell'autostrada medesima. Infatti cromie scelte e caratteristiche geometriche e dei materiali impiegati sono in piena dissonanza con il contesto ambientale, tanto da amplificarne l'inserimento impattante e disarmonico.

Ancor più si rileva, relativamente ai dispositivi fonoassorbenti (barriere acustiche), che l'apporto positivo, in termini di riduzione dell'inquinamento acustico nell'ambiente circostante, risulta ampiamente soccombente rispetto al fortissimo impatto visivo generato nel contesto ambientale, tanto da accrescerne (qualora ce ne fosse bisogno) l'evidenza e la distorsione arrecate dal corpo stradale e dalle opere complementari all'ambiente che lo circonda.

Ancora meno idoneo, poi, appare il sito così come oggi provvisoriamente individuato per la realizzazione dello svincolo, a causa della presenza nelle immediate vicinanze di un campo da golf; la sua posizione, infatti, è talmente adiacente che neanche l'istallazione di una rete di protezione potrebbe scongiurare in maniera assoluta la fuoriuscita delle palle da gioco, particolarmente per quelle aventi traiettorie anomale, con elevatissimo rischio di impatto sulle vetture che dovessero trovarsi a passare sullo svincolo medesimo, impatto le cui conseguenze restano facilmente immaginabili; si veda, in tal senso, la copiosa rassegna stampa che riporta casi simili.

E' del tutto evidente che in caso di eventi drammatici conseguenti a tale fattispecie, ogni responsabilità resterebbe in capo alla Committenza ed ai Progettisti dell'opera, stante la prevedibilità del tragico evento.

Come già in precedenza illustrato, si rinnova la preoccupazione di come la realizzazione del nuovo svincolo autostradale nella posizione attualmente ipotizzata comporti una violenta intrusione di elementi estranei all'interno di un contesto paesaggistico di indubbio pregio (vedasi il vincolo paesaggistico imposto nell'area da oltre 40 anni!), sia in termini ambientali, storico-culturali, che per le tematiche inerenti le percezioni visive, ma anche con altrettanta evidente interruzione dei processi ecologici ed ambientali, ed una frammentazione delle aree agricole con una conseguente deconnotazione e riduzione degli elementi caratterizzanti il sistema "paesaggio agricolo".

Peraltro nulla si è detto fin qui in relazione al "rischio alluvione" per l'aria potenzialmente interessata dalla realizzazione del nuovo casello autostradale; infatti ripetuti sono stati i fenomeni, nel corso del tempo, di inondazioni dell'area di cui trattasi.

Tale zona, come si può facilmente desumere dalle carte storiche, costituiva la vecchia foce del fiume Potenza, tanto che per condizioni orografiche e morfologiche, sia in tempi remoti che recenti, l'area è stata oggetto di alluvioni che hanno interessato buona parte delle costruzioni ivi esistenti. Più volte la Protezione Civile ed i mezzi di soccorso, in ausilio agli abitanti ed alle strutture comunali locali, sono intervenuti nel tempo in soccorso delle popolazioni interessate dai fenomeni di allagamento; appare evidente, dunque, l'inidoneità dell'area alla realizzazione di una struttura tanto importante quanto invasiva sul territorio, a causa della sua fragilità conseguente sia alle condizioni morfologiche del sito che all'assenza di un consistente e funzionale reticolo di corsi d'acqua minori in grado di smaltire le acque provenienti da precipitazioni meteoriche importanti oltrechè da fenomeni di esondazione del fiume ubicato a poca distanza.

Anche per dette ragioni è evidente come l'intervento risulti assolutamente prevaricante sul contesto ambientale e non in linea con i valori qualitativi espressi dal vincolo ivi imposto e dalla pianificazione urbanistica vigente.

Obiettivo del progetto, come già si è detto, è la realizzazione di un nuovo svincolo e della stazione di Potenza Picena, in posizione tra i caselli attualmente in esercizio di Loreto- Porto Recanati e Macerata-Civitanova Marche, intorno al chilometro 250 circa dell'autostrada A14 Bologna-- Taranto.

Dall'analisi delle alternative progettuali riportata negli elaborati emerge uno studio sviluppato su tre diverse soluzioni, aventi caratteristiche funzionali e morfologiche, diverse onde poter definire la migliore soluzione.

Infatti dalle considerazioni riportate nella sezione "Aspetti ambientali-Relazione di sostenibilità" emergono tre possibili soluzioni identificate rispettivamente come "Alternativa 1", "Alternativa 2" e "Alternativa 3".

Dall'esame delle tre soluzioni prospettate, vagliando tutti gli aspetti ed i criteri in campo nella realizzazione di una simile opera, si desume, ad avviso di chi scrive, che lo studio denominato "Alternativa 3" appaia senza dubbio quello che maggiormente permette il miglior inserimento nel contesto ambientale e paesaggistico, con un impatto decisamente più misurato e mitigato, oltre che risolutivo di buona parte delle problematiche fin qui accennate.

Tale ipotesi prevede infatti la realizzazione del futuro svincolo in posizione più compatta e baricentrica rispetto al corpo autostradale esistente, con un minor impiego di superfici private, con un collegamento alla viabilità esistente in corrispondenza della S.R. 571, quindi più spostato verso l'entroterra e, dunque, con una concentrazione del traffico svincolata da quella già attualmente molto elevata della SS16. L'area occupata dalla cosiddetta "Alternativa 3" risulta senza dubbio, allo stato attuale, maggiormente manomessa ed alterata rispetto alle altre a causa dell'esistenza di vari manufatti, oltre alla presenza di alcune vie di transito che ben si coniugano con l'inserimento della rotatoria di accesso allo svincolo autostradale.

La realizzazione di tale rotatoria, peraltro, risulta già più volte inserita nei programmi delle OO.PP. dell'Amministrazione Provinciale di Macerata la quale, per quanto risulta, ha già redatto un progetto per la realizzazione dell'opera proprio nelle immediate vicinanze del punto previsto dalla richiamata "Alternativa 3"; questo elemento conferma la bontà dell'ipotesi, stanti gli approfondimenti già effettuati dai competenti uffici dell'Amministrazione Provinciale, e va ad interessare un'area dove le peculiarità ambientali risultano meno presenti e pronunciate rispetto, invece, allo studio di fattibilità proposto da Autostrade per l'Italia, con imbocco lungo la Statale 16 ed un'area di ingombro estremamente penalizzante in termini di superfici ed impatti sul territorio.

Quanto alla proprietà della scrivente, come si è detto, la stessa è comproprietaria di terreni identificati al catasto del Comune di Potenza Picena al foglio 5 con le particelle 3, 4, 55, 92; la medesima è altresì proprietaria di fondi distinti al catasto del Comune di Porto Recanati al foglio 20 con le particelle 102, 297, 345; detti terreni, tutti adiacenti tra loro tanto da costituire un unico fondo senza soluzione di continuità, risultano coltivati per tutto l'anno con tipici prodotti dell'agricoltura locale.

All'interno di tale appezzamento, più precisamente nell'area identificata con la particella n. 3 del foglio 5 del Comune di Potenza Picena, risulta ubicato un appostamento fisso per l'esercizio dell'attività venatoria. Lo stesso, ivi realizzato da tempo immemorabile, risulta regolarmente autorizzato dalle competenti Autorità ed è costituito da un totale di tre capanni, oltre uno specchio d'acqua per il richiamo e lo stallo delle varie specie in libertà.

Tale appostamento, al di là dell'esercizio di un'attività venatoria residuale, costituisce sito di particolare interesse da un punto di vista naturale e ambientale per essere divenuto, nel tempo, luogo di stallo per un gran numero di animali (soprattutto volatili) in stato di naturale libertà, particolarmente di tipo acquatico, oltre alla presenza di una fauna variegata tanto da costituire un piccolo biotopo stabilmente insediato nella zona.

La presenza dell'appostamento infatti, e particolarmente dello specchio d'acqua, funge da luogo di sosta e ripartenza di alcune specie di volatili, anche migratorie; inoltre la contestuale esistenza di un contesto agrario pressoché indisturbato, favorisce la presenza di un numero consistente di specie faunistiche che trovano nel sito le condizioni ideali per la permanenza.

La rotonda dello svincolo e la rampa di accesso al nuovo casello autostradale, andrebbero inevitabilmente ad occupare ed eliminare tale appostamento, con conseguente allontanamento delle specie faunistiche ivi presenti ed una irreversibile distruzione dell'ecosistema costituitosi nel corso degli anni ed oggi stabilmente insediatosi nell'area.

Inoltre la vicinanza del sito alla costa favorisce anche l'interconnessione di alcune specie faunistiche particolarmente propense a spostarsi lungo il confine mare-costa, tanto che sovente capita di individuare nell'area di pertinenza dell'appostamento e delle zone umide limitrofe, specie di particolare rarità e bellezza che costituiscono anche attrazione per la popolazione ed arricchimento dell'intero ecosistema.

Anche la presenza a brevissima distanza del cosiddetto "Parco dei Laghetti" in Comune di Potenza Picena e in posizione geografica pressoché identica a quella dell'appostamento di che trattasi (sia per la distanza dal mare che per le tipologie dello specchio d'acqua), favorisce la costituzione di un significativo ecosistema a livello locale, certamente meritevole di conservazione e di proliferazione, onde scongiurare la completa desertificazione dell'area quanto a presenza di fauna in stato di libertà, sia a livello terrestre che di volatili.

Inoltre la presenza di più specie, siano esse migratorie che stanziali, favorisce anche il potenziamento del patrimonio di biodiversità attraverso un naturale insediamento di specie e alloctone e autoctone, sia di flora che di fauna.

Si ritiene nella sostanza che la presenza di tale appostamento e delle relative opere pertinenziali costituisca, oltre che patrimonio inestimabile di carattere naturalistico per la sottoscritta proprietaria e per l'intera collettività, un chiaro esempio di conservazione ed implementazione delle biodiversità e degli ecosistemi, da tutelare con ogni mezzo attraverso una neutralità dell'intervento che Autostrade per l'Italia propone di realizzare.

Nell'eventualità della realizzazione del previsto svincolo, dovranno perseguirsi soluzioni maggiormente rispettose dell'ambiente, meno invasive delle aree sensibili e di quelle di particolare interesse ambientale, evitando di alterare le caratteristiche funzionali dell'utilizzo dei terreni a scopo agricolo, rispettando le previsioni degli strumenti urbanistici e paesaggistici (che prevedono per l'area interessata particolare rigore e cautela) ed evitando di interferire con le realtà storiche, paesaggistiche, botaniche e vegetazionali che da sempre caratterizzano il sito in questione.

Tanto osservato e premesso, si propone la realizzazione del nuovo svincolo sull'autostrada A14, nei Comuni di Potenza Picena e Porto Recanati, in altro sito avente caratteristiche ambientali di minor pregio ed un minor impatto su tutte le matrici ambientali ivi presenti.

In subordine, si propone la realizzazione dello stesso secondo l'alternativa progettuale individuata come "Alternativa 3" riportata alla pagina 6 del "Progetto di fattibilità tecnico economica-Documentazione generale-Aspetti ambientali-Relazione di sostenibilità-Elaborato R-amb-0050-000" datato luglio 2023.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

#### ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Luogo e data ROMA li 02/10/2023 \_\_\_\_\_

*(inserire luogo e data)*

Il/La dichiarante

  
(Firma)