

AUTOSTRADA (A14) BOLOGNA-BARI-TARANTO TRATTO: ANCONA SUD - PORTO S.ELPIDIO

SVINCOLO DI POTENZA PICENA

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICO

Documentazione Generale

Parte generale

Generale

Risposte alle richieste di osservazioni enti e privati
assoggettabilità a VIA

VERIFICA a cura di:	RIESAME a cura di:	VALIDAZIONE INTERNA a cura di:
IL PROGETTISTA SPECIALISTICO Ing. Sara Frisiani Ord. Ingg. Genova n.9810A	IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Ing. Michele Angelo Parrella Ord.Ingg. Avellino N.933	IL DIRETTORE TECNICO Ing. Sara Frisiani Ord. Ingg. Genova n.9810A T.A. AMBIENTE

CODICE IDENTIFICATIVO										ORDINATORE	
RIFERIMENTO PROGETTO			RIFERIMENTO DIRETTORIO				RIFERIMENTO ELABORATO			SCALA	
Codice Commessa	Lotto, Sub-Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	W B S	Parte d'opera	Tip.	Disciplina	Progressivo		Rev.
T0979	LL00	FT	DG	GEN	00000	00000	R	AMB	0010	00	SCALA

	ENGINEERING COORDINATOR:	REVISIONE	
		n.	data
SUPPORTO SPECIALISTICO: TECNE	0	decrizione	DICEMBRE 2023

CODIFICA ASPI	Codice Commessa	Fase	Origine	Disciplina	W B S	Tipo	Progressivo	Classe	Status	Rev.
	A1_14	FT	TECN	AMB	00000	REL	000004	1	APD	00

VISTO DEL COMMITTENTE	VISTO DEL CONCEDENTE
 IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Geom. Claudio Cerbarano	 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

**AUTOSTRADA (A14) : BOLOGNA-BARI-TARANTO
NUOVO SVINCOLO DI POTENZA PICENA
TRATTO : ANCONA SUD - PORTO S ELPIDIO
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICO - PROCEDURA VIA
RISPOSTE ALLE OSSERVAZIONI DEGLI ENTI**

N°	MITTENTE	N° PROTOCOLLO MASE	DATA	ENTE CONTRIBUTO ISTRUTTORIO	OSSERVAZIONE	RISPOSTA	ESITO
1	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	ARPAM-Servizio Territoriale Macerata	<p>Componente aria: <u>Raccomandazioni</u> -ove 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</p> <p><u>Osservazione</u> 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</p>	<p>Il progetto è completo di cronoprogramma che deve rispettare le esigenze della realizzazione nel suo complesso. Non è possibile garantire il rinverdimento dei rilevati immediatamente dopo la parziale realizzazione, soprattutto per esigenze di cantierizzazione e per la buona riuscita del rinverdimento stesso. Le opere di rinverdimento, vengono generalmente realizzate al termine delle attività di cantiere per garantire un corretto attecchimento degli impianti e delle successive operazioni colturali.</p> <p>Nella successiva fase, il progetto prevederà tutti gli accorgimenti necessari in accordo con gli enti territoriali competenti e con le consolidate procedure della Concedente, nella gestione della fase di esercizio.</p> <p>Per quanto riguarda il settore Antropico, si prevede il monitoraggio della sola componente rumore, vista la scarsa sensibilità dell'area in cui si inserisce l'intervento.</p> <p>Per quanto concerne l'atmosfera, le risultanze dello studio preliminare ambientale, sia in fase di cantiere che di esercizio, evidenziano che le concentrazioni stimate per ogni inquinante risultano sempre al di sotto dei limiti normativi; pertanto, non è previsto il monitoraggio di tale componente; tuttavia, nelle successive fasi progettuali si valuterà se tale indicazione verrà confermata, condividendo con ARPAM l'eventuale individuazione dei punti da monitorare.</p>	Accoglibile
2	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	ARPAM-Servizio Territoriale Macerata	<p>Componente Campi Elettromagnetici Sono state rilevate alcune carenze nella documentazione. 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, 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..</p>	<p>Il progetto prevede un casello ad alta automazione, con presenza di personale saltuaria (solo per finalità manutentive). Si sottolinea che è previsto un importante impianto fotovoltaico sull'edificio del posto neve, per sostenere la circolarità energetica del casello. Il progetto prevede l'attacco in bassa tensione. La cabina di media tensione di trasformazione sarà in capo all'ente gestore dell'ente gestore (ENEL) che dovrà valutare la necessità dell'inserimento.</p> <p>L'eventuale impatto da elettromagnetismo sarà verificato in fase progettuale successiva dal gestore della rete elettrica, nonché all'atto della richiesta di autorizzazione che lo stesso dovrà eventualmente presentare.</p>	Fornito ricontro
3	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	ARPAM-Servizio Territoriale Macerata	<p>Componente Rumore Viene espresso un parere tecnico ambientale favorevole.</p>	-	Si prende atto
4	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	ARPAM-Servizio Territoriale Macerata	<p>Componente Rifiuti <u>Raccomandazioni</u> - 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;</p>	<p>Il progetto è stato redatto rispettando la normativa vigente; le ulteriori raccomandazioni, in accordo con le eventuali prescrizioni e raccomandazioni del MASE, verranno prese in considerazione in fase di progetto esecutivo.</p>	Accoglibile
5	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	ARPAM-Servizio Territoriale Macerata	<p>Componente Terre e rocce da scavo <u>Raccomandazioni</u> - 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;</p>	<p>Il progetto è stato redatto rispettando la normativa vigente; le ulteriori raccomandazioni, in accordo con le eventuali prescrizioni e raccomandazioni del MASE, verranno prese in considerazione in fase di progetto esecutivo.</p>	Accoglibile
6	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	Azienda Sanitaria Territoriale di Macerata	<p>Non si rilevano osservazioni ma solo <u>raccomandazioni</u> di carattere generale 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.</p>	<p>Il progetto è stato redatto rispettando la normativa vigente; le ulteriori raccomandazioni, in accordo con le eventuali prescrizioni e raccomandazioni del MASE, verranno prese in considerazione in fase di progetto esecutivo.</p>	Accoglibile
7	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	Regione Marche-Settore Infrastrutture e Viabilità prot. n. 30864974 del 27/09/2023	<p>Componente Idrogeologia 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. In fase di progettazione esecutiva 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</p>	<p>Nell'ambito del progetto presentato si è tenuto conto di tale aspetto, risultando che non si determina una riduzione dei tempi di corrivazione.</p> <p>Nel dettaglio, il progetto non interferisce con corsi d'acqua propriamente detti, bensì con fossi di scolo a servizio delle aree agricole e delle viabilità, in un contesto pianeggiante con pendenze molto ridotte.</p> <p>La rete di drenaggio delle viabilità è stata mantenuta separata dal reticolo di canalizzazioni esistente, che funge solo da recapito finale delle portate.</p> <p>La laminazione delle portate di origine stradale con fossi e manufatti di controllo aumenta di per sé i tempi di corrivazione perché differisce nel tempo il rilascio delle portate, che sono calcolate per essere pari a quelle generate nella condizione ante operam dalle superfici non pavimentate. Per quanto riguarda invece i fossi non utilizzati per la laminazione delle acque stradali, il loro ripristino prevede deviazioni con tratti di pari sezione non rivestiti (aventi quindi medesima scabrezza di quelli esistenti), con percorsi generalmente di egual lunghezza o superiore a quella attuale: ciò determina che la pendenza longitudinale di tali canalizzazioni sia minore o al più uguale a quella attuale e quindi non si determini incremento delle velocità e/o riduzione dei tempi di corrivazione.</p>	Accoglibile

**AUTOSTRADA (A14) : BOLOGNA-BARI-TARANTO
NUOVO SVINCOLO DI POTENZA PICENA
TRATTO : ANCONA SUD - PORTO S ELPIDIO
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICO - PROCEDURA VIA
RISPOSTE ALLE OSSERVAZIONI DEGLI ENTI**

N°	MITTENTE	N° PROTOCOLLO MASE	DATA	ENTE CONTRIBUTIVO ISTRUTTORIO	OSSERVAZIONE	RISPOSTA	ESITO
8	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	Regione Marche-Settore Infrastrutture e Viabilità prot. n. 30864974 del 27/09/2023	<p>Vegetazione 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. In fase di progettazione esecutiva, 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.</p>	La vegetazione localizzata nell'area di intervento è stata rilevata da apposito censimento svolto su campo (aprile 2023); il rilievo fa emergere la presenza di filari, soprattutto di olmo, in mediocre/pessimo stato fitosanitario, e la sporadica presenza di aceri, alcuni pioppi neri e 3 roverelle, sia in filare, che come esemplari singoli. Tale contesto risulterebbe tale per cui non sia necessario un approfondimento del valore ecologico. Dal punto di vista funzionale, le formazioni arboree sono principalmente localizzate a bordo strada e nei pressi del campo da golf, quindi di valenza contenuta. Le opere a verde, progettate anche allo scopo di mitigazione, nel rispetto delle distanze stabilite dal Regolamento di attuazione del Codice della Strada, che impone di piantare alberi fuori dai centri abitati, a una distanza non inferiore alla massima altezza raggiungibile da ciascun tipo di essenza, sono state previste, di conseguenza, dove possibile. Si potrà valutare, in fase di progetto esecutivo, la messa a dimora di ulteriori opere a verde, qualora fosse indicata, da parte degli enti locali, la disponibilità di aree pubbliche, idonee e limitrofe, nel rispetto della normativa sopra citata. Altrimenti, a livello compensativo, vige quanto disposto dalla legge forestale regionale.	Fornito chiarimento
9	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	Regione Marche-Settore Infrastrutture e Viabilità prot. n. 30864974 del 27/09/2023	<p>Fauna 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.</p>	Si veda Nota integrativa per osservazione n.9 su fauna regione Marche, a cura del dottore naturalista, progettista specialistico	Fornito chiarimento
10	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	Regione Marche-Settore Infrastrutture e Viabilità prot. n. 30864974 del 27/09/2023	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).	Al momento non si hanno evidenze di una domanda di car sharing in questo specifico contesto, né analisi progettuali o di compatibilità urbanistica e ambientale al riguardo. La richiesta potrà eventualmente essere riconsiderata a seguito dell'apertura del casello, dopo un adeguato ramp up ed eventualmente affrontato nuovamente con apposito procedimento dedicato ad un'ulteriore occupazione di suolo in tale area ad oggi mai prefigurati negli incontri avuti con gli Enti Locali ed i Privati	Non accoglibile
11	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	Provincia di Macerata	si chiede di approntare idonee fasce di vegetazione "tampone" 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";	cfr osservazione n. 1 provincia di Macerata	cfr osservazione n. 1 provincia di Macerata
12	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	Provincia di Macerata	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;	cfr osservazione n. 2 provincia di Macerata	cfr osservazione n. 2 provincia di Macerata
13	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	Provincia di Macerata	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;	cfr osservazione n. 3 provincia di Macerata	cfr osservazione n. 3 provincia di Macerata
14	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	Provincia di Macerata	nella relazione tecnica inerente il CENSIMENTO VEGETAZIONALE (T0979-0000-FT-DG_1 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 fonosorbenti). Si invita pertanto il proponente a chiarire questo punto e ad implementare le opere di mitigazione qualora ce ne fosse la possibilità.	cfr osservazione n. 4 provincia di Macerata	cfr osservazione n. 4 provincia di Macerata
15	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	Provincia di Macerata	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)	cfr osservazione n. 5 provincia di Macerata	cfr osservazione n. 5 provincia di Macerata
16	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	Provincia di Macerata	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.	cfr osservazione n. 6 provincia di Macerata	cfr osservazione n. 6 provincia di Macerata
17	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	Provincia di Macerata	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	cfr osservazione n. 7 provincia di Macerata	cfr osservazione n. 7 provincia di Macerata
18	REGIONE MARCHE- Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali	0158161	04/10/2023	Provincia di Macerata	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 paleovalve presente.	cfr osservazione n. 8 provincia di Macerata	cfr osservazione n. 8 provincia di Macerata

AUTOSTRADA (A14) : BOLOGNA-BARI-TARANTO
NUOVO SVINCOLO DI POTENZA PICENA
TRATTO : ANCONA SUD - PORTO S ELPIDIO
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICO - PROCEDURA VIA
RISPOSTE ALLE OSSERVAZIONI DEGLI ENTI

N°	MITTENTE	N° PROTOCOLLO MASE	DATA	ENTE CONTRIBUTO ISTRUTTORIO	OSSERVAZIONE	RISPOSTA	ESITO
1	Provincia di Macerata	0157635	02/10/2023	Provincia di Macerata	si chiede di approntare idonee fasce di vegetazione "tampone" 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";	Le opere a verde progettate, nel rispetto delle distanze stabilite dal Regolamento di attuazione del Codice della Strada, che impone di piantare alberi fuori dai centri abitati, a una distanza non inferiore alla massima altezza raggiungibile da ciascun tipo di essenza, sono state previste anche allo scopo di mitigazione, con la finalità di armonizzare l'infrastruttura nel contesto paesaggistico. Pertanto si sono concentrate nell'area del posto neve con una coltre verde che riduce gli impatti pur minimizzando l'occupazione ed il frazionamento dei terreni agricoli limitrofi. Un ulteriore intervento, più significativo, è stato localizzato all'interno della zona interclusa del coppia dello svincolo.	Fornito ricontro
2	Provincia di Macerata	0157635	02/10/2023	Provincia di Macerata	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;	Si valuterà nella successiva fase di progetto esecutivo, la sostituzione dell'arbusto non autoctono Forsythia x con equivalenti arbusti autoctoni che non necessitano di potatura	Accoglibile
3	Provincia di Macerata	0157635	02/10/2023	Provincia di Macerata	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;	Si conferma che il piano di manutenzione degli interventi ha valore prescrittivo nei confronti dell'Appaltatore	Accoglibile
4	Provincia di Macerata	0157635	02/10/2023	Provincia di Macerata	nella relazione tecnica inerente il CENSIMENTO VEGETAZIONALE (T0979-0000-FT-DG_1 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 opererà 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.	Le opere a verde, progettate anche allo scopo di mitigazione, nel rispetto delle distanze stabilite dal Regolamento di attuazione del Codice della Strada, che impone di piantare alberi fuori dai centri abitati, ad una distanza non inferiore alla massima altezza raggiungibile da ciascun tipo di essenza, sono state previste, di conseguenza, dove possibile. Si potrà valutare, in fase di progetto esecutivo, la messa a dimora di ulteriori opere a verde, qualora fosse indicata, da parte degli enti locali, la disponibilità di aree pubbliche, idonee e limitrofe, nel rispetto della normativa sopra citata. Altrimenti, a livello compensativo, vige quanto disposto dalla legge forestale regionale.	Fornito chiarimento
5	Provincia di Macerata	0157635	02/10/2023	Provincia di Macerata	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)	Il presente progetto di fattibilità tecnico economica, è stato redatto ai sensi del D.lgs 36/2023 Nuovo codice degli Appalti, di conseguenza è stata già redatta la relazione paesaggistica ai sensi dell'art.146 D.lgs.42/2004, elaborato T0979FTDGGEN0000000000RAUA-0001-00. La relazione sarà integrata, in sede di richiesta di autorizzazione paesaggistica, con la compilazione della scheda C, di cui alla DGRM 762 del 16/07/2007 in applicazione del DPCM 12/12/2005, come richiesto.	Accoglibile
6	Provincia di Macerata	0157635	02/10/2023	Provincia di Macerata	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.	Alla relazione paesaggistica sono allegati 3 fotosimulazioni che per inquadratura coprono l'intero intervento. Una delle tre è a volo d'uccello e mostra l'area di esazione pedaggi nel suo rapporto con il campo da golf e i rami di svincolo di progetto. Gli altri due sono viste da terra che ricadono sulle due direttrici panoramiche individuate dal PRG vigente di Potenza Picena (tav. 4, sistema insediativo, storico culturale). In particolare sono fotosimulate una vista lungo l'asse autostradale in direzione nord e una vista lungo la SP 571 nel punto di massima panoramicità alla quota carrabile del cavalcavia autostradale, come da elaborato specifico di progetto (T0979FTDGGEN0000000000RAUA-0001-00)	Fornito chiarimento
7	Provincia di Macerata	0157635	02/10/2023	Provincia di Macerata	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	Le risultanze della campagna indagini geognostiche in sito ed prove di laboratorio sono contenute nelle/elaborato di progetto T0979FTDGGEO0000000000RGE0-0001-00P1 e T0979FTDGGEO0000000000RGE0-0001-00P2. Le indagini saranno integrate nella successiva fase progettuale. Il progetto ha valutato, sulla base dei dati disponibili, che la presenza di limitate lenti sabbiose isolate non costituisce interferenza significativa con gli interventi del nuovo svincolo. Inoltre l'interferenza degli interventi di progetto con l'area indicata di attenzione per fenomeni di liquefazione, si limita alla zona dove è prevista la nuova rotonda sulla Helvia Recina SP571. Tale rotonda è progettata su un basso rilevato, tale per cui non sono necessari particolari accorgimenti progettuali per la sua realizzazione. Nella fase progettuale successiva saranno integrati i risultati delle ulteriori analisi e si effettueranno eventuali approfondimenti sulle caratteristiche delle eteropie di facies.	Accoglibile
8	Provincia di Macerata	0157635	02/10/2023	Provincia di Macerata	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 paleovalve presente.	Le indicazioni delle aree permeabili (scarpe verdi e fossi azzurri) e non permeabili (retino grigio) sono presenti nelle planimetrie di progetto (T0979FTSVPRSPLO00000000DSTD-0220-00 e T0979FTSVPRSPLO00000000DSTD-0221-00) e nella planimetria di progetto del piazzale (T0979FTSVPRSPLO00000000DSTD-0300-00). Il progetto esecutivo conterrà una planimetria con indicate esplicitamente le dimensioni delle aree permeabili ed impermeabili di progetto.	Accoglibile

AUTOSTRADA (A14) : BOLOGNA-BARI-TARANTO
NUOVO SVINCOLO DI POTENZA PICENA
TRATTO : ANCONA SUD - PORTO S ELPIDIO
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICO - PROCEDURA VIA
RISPOSTE ALLE OSSERVAZIONI DEI PRIVATI

N°	MITTENTE	N° PROTOCOLLO	DATA	COMUNE	OSSERVAZIONE	RISPOSTA	ESITO
1	Anna Di Napoli	1205646	03/10/2023	Potenza Picena	<p>Considerazioni di carattere generale</p> <p>1- Il progetto è inserito in H15 soggetta a Vincolo Paesaggistico ex DL 42/2004</p> <p>- 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.</p> <p>- 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 travolgente, 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 florofaunistico insediatosi nel tempo.</p> <p>Né 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.</p>	<p>L'intervento consentirà di raggiungere l'obiettivo di dotare le aree maceratesi della Val Potenza dei collegamenti locali e di rango superiore regionale-nazionale e favorirà l'attrattività turistica dell'area.</p> <p>L'iniziativa fornisce un collegamento stradale diretto all'autostrada, in modo da favorire lo sviluppo dell'area e da agevolare una maggiore integrazione con le aree più produttive presenti sulla costa.</p> <p>Nello Studio Preliminare ambientale sono state verificate le coerenze del nuovo svincolo con la pianificazione e i vincoli, nonché le ricadute che esso ha sulle componenti ambientali e antropiche. Gli eventuali impatti sono stati minimizzati e/o compensati con idonei interventi di mitigazione / inserimento ambientale.</p>	Fornito rcontro
2	Anna Di Napoli	1205646	03/10/2023	Potenza Picena	<p>Archeologia</p> <p>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.</p>	<p>E' stata avviata, come da normativa, la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico con la Soprintendenza territorialmente competente che ha ha prescritto specifiche indagini al riguardo e a cui spetta il parere finale al quale il progetto dovrà attenersi.</p>	Fornito rcontro
3	Anna Di Napoli	1205646	03/10/2023	Potenza Picena	<p>Vegetazione</p> <p>all'interno dell'area potenzialmente interessata sono 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.</p> <p>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.</p>	<p>Il progetto prevede delle misure che saranno valutate dagli enti preposti e che saranno attuate nei termini da questi eventualmente indicati. Lo svincolo è stato posizionato in maniera tale da evitare e/o minimizzare gli impatti sui corridoi ecologici e sulla componente vegetazionale. L'alterazione del contesto vegetazionale esistente viene mitigata attraverso gli impianti arborei e arbustivi previsti nel progetto nel rispetto delle distanze dalle opere viarie stabilite dal Regolamento di attuazione del Codice della Strada, il quale impone di poter impiantare alberi fuori dai centri abitati a una distanza non inferiore alla massima altezza raggiungibile da ciascun tipo di essenza e, di conseguenza, si sono previste piantagioni fin dove possibile.</p> <p>La possibilità di compensare economicamente l'abbattimento delle piante (avendo già massimizzato gli impianti possibili nel progetto e salvo altra disponibilità di aree pubbliche) è stabilito dal comma 3bis, art 23, della Legge Forestale Regionale n. 6/2005 e s.m.i. Gli indennizzi confluiscono in un fondo comunale vincolato alla gestione del verde urbano, delle formazioni vegetali monumentali e delle formazioni vegetali del paesaggio rurale.</p>	Fornito rcontro
5	Anna Di Napoli	1205646	03/10/2023	Potenza Picena	<p>Opere a verde</p> <p>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.</p> <p>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;</p>	<p>Le opere a verde di progetto sono state progettate allo scopo di favorire l'inserimento paesaggistico dell'opera. Le specie indicate in progetto sono autoctone, rientrano tra quelle riportate dalla Legge Forestale Regionale n. 6/2005 e s.m.i. e sono state scelte in funzione delle fitocenosi potenziali e delle caratteristiche microclimatiche del progetto, mentre le dimensioni di impianto sono state scelte per minimizzare lo stress post trapianto degli impianti. Il posizionamento delle opere a verde lungo l'infrastruttura è stato effettuato sulla base della effettiva disponibilità di aree utilizzabili nel rispetto delle distanze stabilite dal Regolamento di attuazione del Codice della Strada, il quale impone di poter impiantare alberi fuori dai centri abitati a una distanza non inferiore alla massima altezza raggiungibile da ciascun tipo di essenza e, di conseguenza, si sono previste piantagioni fin dove possibile. In particolare, sono state previste schermature con specie arboree ricorrendo a quelle arbustive limitatamente laddove il posizionamento di alberi non fosse possibile per il rispetto del Nuovo Codice della Strada come anzidetto.</p>	Fornito rcontro
6	Anna Di Napoli	1205646	03/10/2023	Potenza Picena	<p>Barriere Acustiche</p> <p>L'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. L'apporto positivo, in termini di riduzione dell'inquinamento acustico nell'ambiente circostante, risulta ampiamente sovrabbondante 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.</p>	<p>Il progetto delle barriere acustiche è stato redatto utilizzando gli standard materici e cromatici adottati sulla rete ASPI ed è stato sottoposto all'esame degli enti territoriali (Regione e Comuni) e le amministrazioni centrali (MASE, MIC, Soprintendenza) competenti e/o preposti e saranno attuate nei termini da questi eventualmente indicati.</p>	Fornito rcontro
7	Anna Di Napoli	1205646	03/10/2023	Potenza Picena	<p>Campo da golf</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Il progetto, dopo approfondite analisi, definisce tutti gli apprestamenti di protezione necessari per minimizzare le possibili interferenze esistenti tra campo da golf ed il nuovo svincolo ed è quindi stato portato all'attenzione della competente divisione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per lo svolgimento dei controlli sulla sicurezza stradale sulla progettazione delle nuove opere (ex DLgs 35/11) e sarà quindi attuato nei termini da questi eventualmente indicati.</p>	Fornito rcontro
8	Anna Di Napoli	1205646	03/10/2023	Potenza Picena	<p>Rischio idrogeologico</p> <p>L'area interessata è soggetta a "rischio alluvione"; infatti ripetuti sono stati i fenomeni, nel corso del tempo, di inondazioni dell'area di cui trattasi.</p> <p>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 oltreché da fenomeni di esondazione del fiume ubicato a poca distanza.</p>	<p>L'area di intervento è esterna a quelle perimetrate dal PAI (piano di assetto idrogeologico) della Regione Marche, pertanto risulta compatibile con tale normativa, come peraltro dichiarato dalla regione Marche. Lo svincolo non interferisce con alcun corso d'acqua di rilievo ma solo con scoline di campo necessarie al drenaggio delle aree agricole. Inoltre, per garantire l'invarianza idraulica delle trasformazioni è stato elaborato apposito calcolo in conformità alla D.G.R. Marche n. 53/2014 per determinare i volumi di invaso necessari e le portate massime ammissibili per il recapito finale in base alle superfici e permeabili e impermeabili ante e post-operam.</p>	Fornito rcontro

**AUTOSTRADA (A14) : BOLOGNA-BARI-TARANTO
 NUOVO SVINCOLO DI POTENZA PICENA
 TRATTO : ANCONA SUD - PORTO S ELPIDIO
 PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICO - PROCEDURA VIA
 RISPOSTE ALLE OSSERVAZIONI DEI PRIVATI**

N°	MITTENTE	N° PROTOCOLLO	DATA	COMUNE	OSSERVAZIONE	RISPOSTA	ESITO
9	Anna Di Napoli	1205646	03/10/2023	Potenza Picena	<p>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.</p> <p>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 SS 16. 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 rotonda di accesso allo svincolo autostradale.</p> <p>La realizzazione di tale rotonda, 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.</p>	<p>La scelta dell'alternativa progettuale preferibile (Alternativa 1) scaturisce da un'analisi multicriteriale condivisa con Regione e Concedente, dalla quale emerge che tale alternativa rappresenti complessivamente la migliore soluzione tra quelle analizzate, più favorevole sia per geometria delle rampe che per l'innesto sulla viabilità esistente, e limitando le interferenze con le infrastrutture attuali e il frazionamento dei fondi agricoli. Il progetto presentato approfondisce e ottimizza ulteriormente questa prima alternativa definendo tutti gli interventi necessari a protezione del campo da golf, per minimizzare la potenziale interferenza con le attività sportive.</p> <p>Le motivazioni che hanno portato ad escludere l'Alternativa 3 sono di seguito sintetizzate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il cappio dello svincolo a trombetta, in corrispondenza del confine del campo da Golf, avrebbe un raggio della rampa di soli 54m, nettamente inferiore rispetto a quello delle altre due alternative. - la rotonda sulla SP571 si sarebbe innestata su di un tratto di provinciale non ancora in piano, su un rilevato di altezza importante, nonché prossimo ad una intersezione esistente (circa 180 m). - la Regione aveva ritenuto scarsamente percorribile dal punto di vista funzionale e localizzato l'alternativa 3, in quanto compromette l'integrità fondiaria delle aree a margine della carreggiata sud dell'A14. <p>Si aggiunge inoltre che l'Alternativa 3, diametralmente opposta a quella ritenuta preferibile, non risulta oggettivamente migliorativa né dal punto di vista dell'interferenza con il vincolo paesaggistico, né dal punto di vista dell'interferenza con il vincolo archeologico.</p>	Non accolta
10	Anna Di Napoli	1205646	03/10/2023	Potenza Picena	<p>La scrivente 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.</p> <p>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.</p> <p>Tale appostamento, 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.</p> <p>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 irrecuperabile distruzione dell'ecosistema costituitosi nel corso degli anni ed oggi stabilmente insediatosi nell'area.</p> <p>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.</p>	<p>Nello Studio Preliminare ambientale sono state verificate le coerenze del nuovo svincolo con la pianificazione e i vincoli, nonché le ricadute che esso ha sulle componenti ambientali e antropiche. Gli eventuali impatti sono stati minimizzati e/o compensati con idonei interventi di mitigazione. L'alternativa progettuale scelta è quella che minimizza l'impatto da un punto di vista ambientale/antropico, che è stata quindi sottoposta all'esame degli enti territoriali (Regione e Comuni) e le amministrazioni centrali (MASE, MIC, Soprintendenza) competenti e/o preposte e sarà realizzata nei termini da questi eventualmente indicati.</p>	Fornito riscontro

AUTOSTRADA (A14) : BOLOGNA-BARI-TARANTO
NUOVO SVINCOLO DI POTENZA PICENA
TRATTO : ANCONA SUD - PORTO S ELPIDIO
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICO - PROCEDURA VIA
RISPOSTE ALLE OSSERVAZIONI DEGLI ENTI

N°	MITTENTE	N° PROTOCOLLO MIC_SABAP-AP-FM-MC	DATA	ENTE CONTRIBUTO ISTRUTTORIO	OSSERVAZIONE	RISPOSTA	ESITO
1	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO (ASCOLI PICENO, FERMO E MACERATA)	0011299	11/10/2023	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO (ASCOLI PICENO, FERMO E MACERATA)	Profilo Paesaggistico - nelle aree individuate per l'inserimento di opere a verde siano messi a dimora il maggior numero possibile di alberi ad alto fusto, previo l'approfondimento progettuale necessario a livello esecutivo; - si scelgano specie vegetali autoctone e provenienti da vivai certificati, con messa a dimora di alberature con alternanza di specie arboree e arbustive disposte secondo un andamento naturale e non geometrico, oltre a garantire una schermatura delle opere, favoriscono una maggiore integrazione delle stesse rispetto ai valori paesaggistico-ambientali degli ambiti interessati;	Le opere a verde sono state progettate allo scopo di favorire l'inserimento paesaggistico dell'opera. Le specie indicate in progetto rientrano tra quelle riportate dalla Legge Forestale Regionale n. 6/2005 e s.m.i. e sono state scelte in funzione delle fitocenosi potenziali e delle caratteristiche microclimatiche del progetto; Secondo quanto sarà previsto dal Capitolato ambientale, nella successiva fase progettuale, la fornitura di piante per le opere a verde dovrà essere effettuata tramite vivaisti certificati. Le opere a verde si compongono di sestri di impianto arboreo – arbustivi, posizionati in funzione della disponibilità di aree di progetto e del rispetto delle distanze stabilite dal Regolamento di Attuazione del Codice della Strada, il quale impone l'impianto di alberi fuori dai centri abitati ad una distanza pari alla massima altezza raggiungibile da ciascuna essenza a maturità. Si potrà valutare, in fase di progetto esecutivo, la messa a dimora di ulteriori opere a verde, qualora fosse indicata, da parte degli enti locali, la disponibilità di aree pubbliche idonee e limitrofe, nel rispetto della normativa sopra citata.	Accoglibile
2	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO (ASCOLI PICENO, FERMO E MACERATA)	0011299	11/10/2023	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO (ASCOLI PICENO, FERMO E MACERATA)	- ai fini di ridurre il più possibile l'impatto con il territorio agricolo circostante la scelta dei cromatismi per le barriere fonoassorbenti, per i nuovi fabbricati, per le pensiline e per il rivestimento del cavalcavia di svincolo deve avvenire nella scala dei colori delle terre, nello specifico per le barriere fonoassorbenti si possono prevedere parti vetrate;	Per quanto riguarda i fabbricati e la pensilina di stazione, la scelta dei cromatismi è aderente agli standard cromatici ASPI, ai fini della riconoscibilità di detti apprestamenti funzionali per gli utenti. Per il posto neve ed il deposito sale, i colori prevalenti previsti sono quelli dei toni di grigio, più attinenti al contesto infrastrutturale, mentre la tettoia di parcheggio è in acciaio color grigio-silver. Per omogeneità proponiamo di uniformare i cromatismi anche sul posto neve. Le pannellature opache e i montanti delle barriere acustiche saranno in corten in continuità con colori e materiali delle barriere acustiche già presenti lungo la tratta. Stesso dicasi per l'impalcato del cavalcavia. Il corten è un materiale che per i suoi colori ben si integra con i colori del paesaggio agricolo. Per favorire l'inserimento dell'infrastruttura si è inserita la barriera fonoassorbente trasparente FO002 sulla rampa di svincolo che, secondo gli standard ASPI, prevede che la parte trasparente sia posta al di sopra di una pannellatura opaca alta 1,5 m.	Accoglibile
3	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO (ASCOLI PICENO, FERMO E MACERATA)	0011299	11/10/2023	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO AP, FM, MA	- l'intervento di mitigazione dovrà interessare anche aree agricole che restano intercluse, o aree non più riconducibili ad attività agricola, al fine del miglioramento dell'inserimento ambientale dell'opera;	Il progetto delle opere a verde è stato sviluppato sulle aree di progetto disponibili e ricavate dai piani particellari di esproprio, nel rispetto delle distanze stabilite dal Regolamento di Attuazione del Codice della Strada, come sopra riportato.	Accoglibile
4	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO (ASCOLI PICENO, FERMO E MACERATA)	0011299	11/10/2023	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO (ASCOLI PICENO, FERMO E MACERATA)	- nella fase di redazione del progetto dovranno essere sviluppate soluzioni che permettano di minimizzare il frazionamento dei terreni e delle proprietà agricole, per minimizzare l'interferenza col sistema agricolo fondiario e la deframmentazione dei suoli, valutando alternative che possano mitigare gli impatti sul comparto agricolo ed in particolare la possibilità di ridurre il piazzale posto vicino al nuovo casello;	Si veda Nota integrativa a cura del Progettista per osservazione n.4 fraz. terreni Soprintendenza	Fornito chiarimento
5	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO (ASCOLI PICENO, FERMO E MACERATA)	0011299	11/10/2023	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO (ASCOLI PICENO, FERMO E MACERATA)	- chiarire le interferenze con i fabbricati rurali presenti nelle aree di intervento;	Gli interventi di progetto sono stati localizzati in maniera tale da minimizzare le interferenze con i fabbricati rurali. Gli eventuali impatti sono stati valutati in progetto e mitigati, ove necessario, con opportuni interventi.	Accoglibile
6	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO (ASCOLI PICENO, FERMO E MACERATA)	0011299	11/10/2023	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO (ASCOLI PICENO, FERMO E MACERATA)	- chiarire le interferenze con il vicino campo da golf posto ad est dell'autostrada, sviluppando opportune opere di mitigazione;	Il progetto definisce tutti gli apprestamenti di protezione necessari per minimizzare le possibili interferenze tra esistente campo da golf ed il nuovo svincolo, come descritto al par. 13.5 della Relazione tecnica-illustrativa (T0979FTDGGEN000000000RGEN-0002-00) e al par. 6.8.3 della Relazione paesaggistica (T0979FTDGGEN000000000RAUA-0001-00).	Accoglibile
7	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO (ASCOLI PICENO, FERMO E MACERATA)	0011299	11/10/2023	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO (ASCOLI PICENO, FERMO E MACERATA)	- produrre foto simulazioni dell'infrastruttura stradale completa con le relative opere di mitigazione da luoghi di osservazione puntuali, punti di interesse storico, artistico e monumentale e strade panoramiche al fine di ottimizzare l'inserimento e a dimostrazione che l'opera non occulti visuali rilevanti appartenenti a punti di vista panoramici o ad elementi di valenza paesaggistica.	Alla relazione paesaggistica sono allegati 3 fotosimulazioni che per inquadratura coprono l'intero intervento. Una delle tre è a volo d'uccello e mostra l'area di esazione pedaggi nel suo rapporto con il campo da golf e i rami di svincolo di progetto. Gli altri due sono viste da terra che ricadono sulle due direttrici panoramiche individuate dal PRG vigente di Potenza Picena (tav. 4, sistema insediativo, storico culturale). In particolare sono fotosimulate una vista lungo l'asse autostradale in direzione nord e una vista lungo la SP 571 nel punto di massima panoramicità alla quota carrabile del cavalcavia autostradale, come da elaborato specifico di progetto (T0979FTDGGEN000000000RAUA-0001-00)	Fornito chiarimento
8	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO (ASCOLI PICENO, FERMO E MACERATA)	0011299	11/10/2023	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO (ASCOLI PICENO, FERMO E MACERATA)	Profilo archeologico In considerazione dell'alto potenziale archeologico che caratterizza il contesto circostante in cui si inserisce l'intervento, è stata richiesta con nota prot. 10029 del 12/09/2023 l'attivazione delle procedure di verifica preventiva dell'interesse archeologico previste dall'art. 41, c. 1 del D: Lgs. N. 36/2023 in corrispondenza degli interventi reputati a rischio ALTO (rotatoria, rampe di svincolo, nuovo cavalcavia di svincolo, piazzale di esazione, viabilità di cantiere, piazzale di esazione, campo base, cantiere operativo, area di esazione e posto neve, ampliamento del corpo autostradale, ampliamento piazzola di sosta, area di sostituzione barriere di bordo laterali, etc.)	Sono in corso confronti diretti fra Progettisti, Committente e la competente Soprintendenza per la finalizzazione della campagna archeologica preventiva (in base alle prescrizioni contenute nella nota della stessa SABAP n.10029 del 12/09/2023) da eseguirsi a valle della procedura localizzativa dell'iniziativa.	Fornito chiarimento

AUTOSTRADA (A14) : BOLOGNA-BARI-TARANTO
NUOVO SVINCOLO DI POTENZA PICENA
TRATTO : ANCONA SUD - PORTO S ELPIDIO
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICO - PROCEDURA VIA
RISPOSTE ALLE OSSERVAZIONI DEGLI ENTI

N°	MITTENTE	N° PROTOCOLLO MASE	DATA	ENTE CONTRIBUTIVO ISTRUTTORIO	OSSERVAZIONE	RISPOSTA	ESITO
1	ARPAM-Servizio Territoriale Macerata	0182725	13/11/2023	ARPAM-Servizio Territoriale Macerata	<p>Sulla base di quanto sopra descritto non si evincono particolari criticità in merito agli impatti sulle acque superficiali. Tuttavia per la fase di esercizio è necessario che per le acque di scarico dei servizi igienici, qualora non possano essere recapitate in un collettore fognario pubblico, sia richiesta apposita autorizzazione per lo scarico in un recettore naturale, previo idoneo trattamento, conformemente a quanto previsto dall'art.27 delle NTA del PTA/2010. Analogamente, dovrà essere richiesta specifica autorizzazione anche per le eventuali acque reflue prodotte nel locale officina e nell'area lavaggio dichiarati all'interno del fabbricato adibito a "Posto Neve".</p>	Per la fase d'esercizio saranno richieste tutte le autorizzazioni a norma di legge.	Accoglibile
2	ARPAM-Servizio Territoriale Macerata	0182725	13/11/2023	ARPAM-Servizio Territoriale Macerata	<p>Sarebbe inoltre opportuno che venga fornita ulteriore "Planimetria smaltimento delle acque di piazzale", completa di legenda, che identifichi e distingua chiaramente il percorso delle linee acque meteoriche sottoposte al trattamento (di prima pioggia) da quelle non trattate, dalla loro origine fino al trattamento e recapito finale. Tale elaborato dovrà rappresentare anche il posizionamento dei manufatti costituenti gli impianti di trattamento ed il percorso delle acque di seconda pioggia, delle acque reflue dei servizi igienici (compreso l'eventuale apposito sistema di trattamento) e delle eventuali acque reflue prodotte nel locale officina e nell'area lavaggio.</p>	<p>La rete di drenaggio del piazzale di esazione e del posto neve intercetta tutte le acque meteoriche in arrivo sul piazzale e le invia agli impianti di trattamento. In corrispondenza dell'impianto, il collettore entra dapprima nel pozzetto partitore che separa la prima pioggia (inviata a trattamento) dal resto della portata, che viene invece inviata nel collettore di by-pass e di qui direttamente al recapito. Pertanto, il percorso delle acque di seconda pioggia è il medesimo delle acque di prima pioggia trattate a meno del passaggio nell'impianto di trattamento. Il progetto redatto è conforme all'art. 42 comma 4 del Piano di Tutela delle Acque 2010. Nella successiva fase progettuale, sarà prevista anche la rete delle acque reflue dei servizi igienici ed eventualmente di quelle prodotte nel locale officina e nell'area lavaggio.</p>	Accoglibile

NOTE INTEGRATIVE

NOTA TECNICA

Oggetto: Osservazione 9 della regione Marche protocollo MASE n. 158161 del 04/10/2023

(Contributo Ente istruttore: Regione Marche -Settore Infrastrutture e Viabilità prot. 30864974 del 27/09/2023)

Argomento: Fauna

Osservazione N.9

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.

Risposta

Il contesto ambientale interessato dal progetto è di tipo agricolo caratterizzato da colture agrarie di seminativi in rotazione. In base alla rete ecologica regionale l'area appartiene all'Unità Ecologico Funzionale¹ 29 delle "Colline costiere tra Potenza e Chienti". Tale Unità è caratterizzata da un *Index of Landscape Conservation* (ILC) proposto da Pizzolotto & Brandmayr (1996)² minore di 0,2 che esprime una naturalità molto bassa (la composizione del mosaico ecologico, infatti, denota l'84,07% di aree agricole, il 13,74% di aree artificiali e il 2,19% di vegetazione naturale) e un Indice Faunistico Cenotico medio (IFm) proposto da Santolini R, G. Pasini (2007)³, ottenuto come media dei valori ponderati dei singoli parametri di qualità ambientale valutati faunisticamente ed espresso generalmente normalizzandolo su di una scala di valori compresa tra 0 e 100, ponendo a 100 il valore di IFm più alto, pari a 26,20. Le specie target di questa unità sono: Geco comune e Geco verrucoso (rettili); Tritone cretato italiano, Rospo smeraldino (anfibi); Moretta tabaccata, Ortolano, Averla piccola, Cappellaccia (uccelli). A livello gestionale in questo contesto l'obiettivo generale è il rafforzamento del sistema di connessioni presente e l'incremento generale della permeabilità della matrice agricola.

Analizzando nel dettaglio la rete ecologica l'area di intervento ricade interamente nel "Sistema di connessione (di livello interregionale) del Litorale Adriatico" e parzialmente nel limite sud dell'area "buffer" del nodo "Scossicci" (figura 1). (in generale, le aree "buffer" sono porzioni di territorio che, pur essendo al di fuori dei loro limiti, sono funzionalmente strettamente collegate ad essi. In particolare, si tratta di aree omogenee rispetto alle tipologie vegetazionali o, per le garzaie, entro la distanza media (10 km) a cui si spingono gli ardeidi per la ricerca del cibo).

¹ Le Unità Ecologico Funzionali (UEF) sono il punto di arrivo di un percorso che ha integrato le informazioni di carattere vegetazionale, faunistico ed antropico in una visione sintetica del sistema ambientale che permetta di caratterizzare il tessuto ecologico nelle sue differenti articolazioni strutturali e funzionali evidenziando, sin da subito, come elementi naturali e attività antropiche si relazionano dando origine alla diversità di paesaggi tipici delle Marche.

² Pizzolotto R., Brandmayr P., 1996 An index to evaluate landscape conservation state based on land-use pattern analysis and Geographic Information System techniques, *Coenoses* VL 11: 37-44.

³ Santolini R, G. Pasini, 2007 Applicazioni di un modello geostatistico per la valutazione del sistema ambientale.

In: Battisti C., B. Romano. Frammentazione e connettività: dall'analisi ecologica alla pianificazione ambientale, Città Studi, Milano.

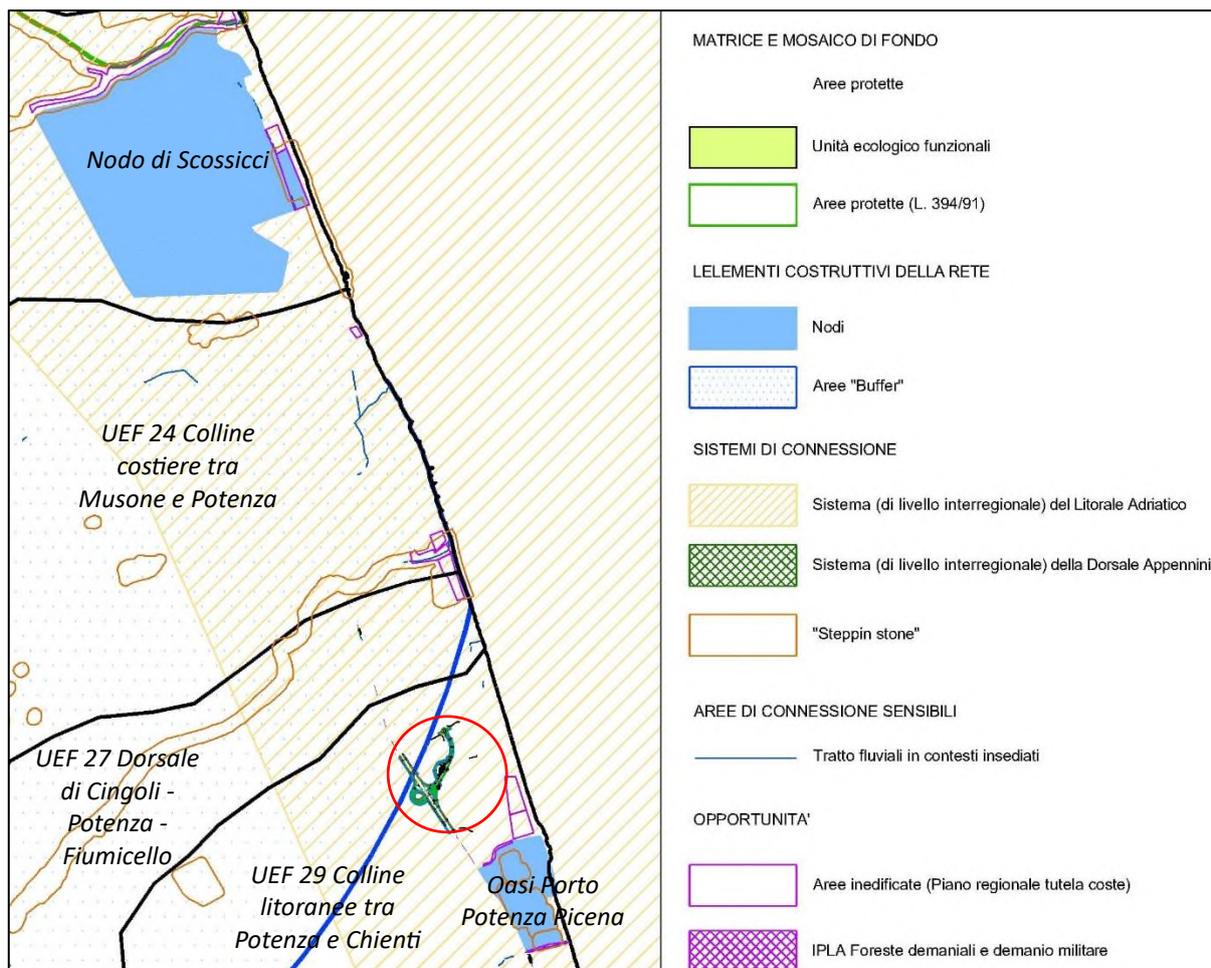


Figura 1: stralcio della rete ecologica regionale con l'intervento in progetto cerchiato in rosso

In questo contesto, a livello di progetto e nell'ottica del mantenimento delle connessioni e della permeabilità della matrice agricola è possibile individuare nell'area interclusa (figura 2) tra l'Autostrada A14, la SP Helvia Recina e il nuovo svincolo in progetto un potenziale effetto barriera per anfibi, rettili e microfauna.

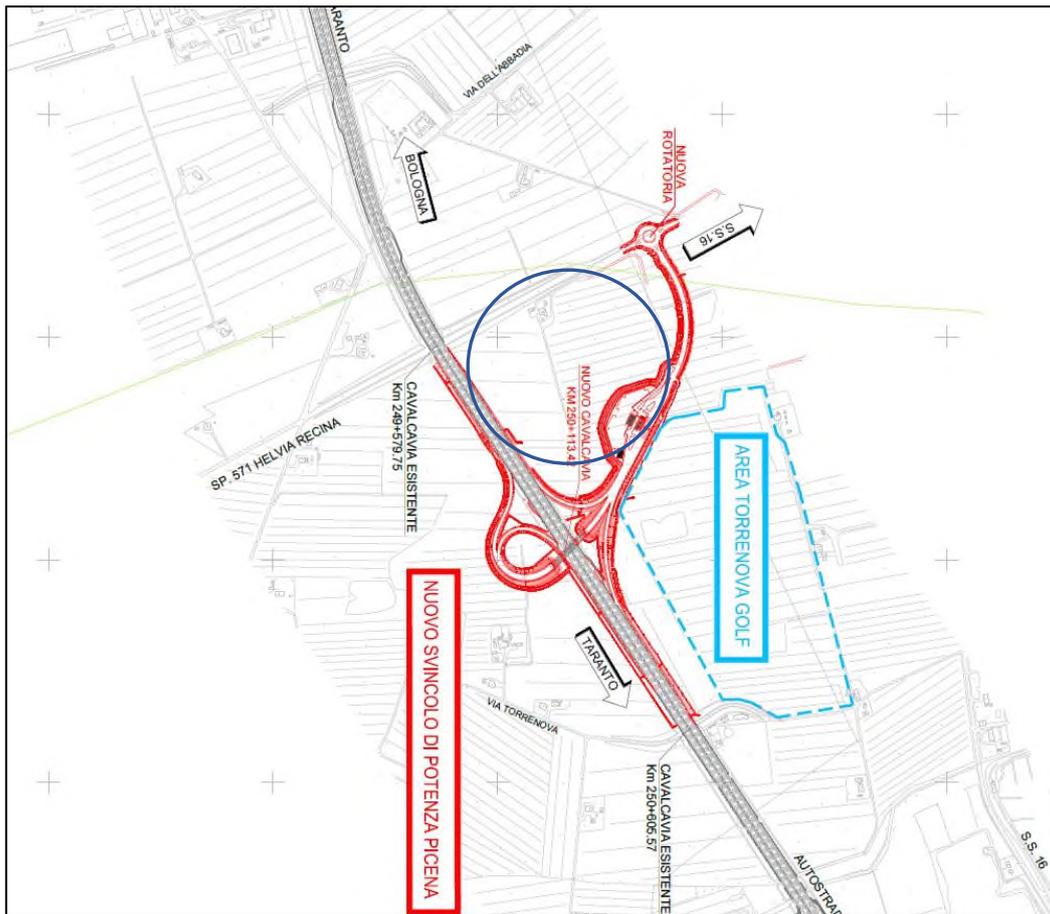


Figura 2: stralcio della planimetria di progetto con indicata mediante cerchio blu l'area interclusa tra l'Autostrada A14, la SP Helvia Recina e il nuovo Svincolo di Potenza Picena

In quest'area i punti ottimali di possibile attraversamento per la fauna sono rappresentati (figura 3) da due tombini scatolari esistenti ("T126" e "T127"), che vengono prolungati in progetto (TS0001 e TS0002), ubicati lungo l'autostrada nel tratto dell'area interclusa e che presentano larghezza di 2,00 m e altezza di oltre 1,70 m e, inoltre, da 4 nuovi tombini previsti in progetto per lo svincolo di Potenza Picena: "TC0002, TC0003, TC0004 e TC0005" sono tombini circolari aventi diametro 1,00 m e "TS0006" è un tombino scatolare 2,00 m x 1.50 m. Nei tratti di area interclusa i tombini risultano frequenti e ben distribuiti tra loro e dal punto di vista delle dimensioni queste risultano essere idonee al passaggio dell'erpetofauna e della microfauna che si dovesse avventurare in quest'area (ISPRA, 2008)⁴.

Il sistema dei punti di attraversamento sopra descritto per il mantenimento delle connessioni e della permeabilità faunistica verrà quindi implementato dalla previsione, in fase di Progetto Esecutivo, di una recinzione faunistica, in luogo o in sovrapposizione di quella stradale, lungo il tratto di autostrada e lungo il tratto del nuovo svincolo in progetto sui lati costituenti l'area interclusa con la SP Helvia Recina (figura 4), aventi le caratteristiche (soprattutto maglie fitte dell'ordine dei 5-6 mm per un'altezza di circa 0,80-1,00 m nella parte inferiore) e messa in opera in modo da indirizzare la fauna in questione a sottopassare le due infrastrutture in corrispondenza dei punti di passaggio sopra individuati e, quindi, consentire loro di non rimanere "intrappolati" nell'area interclusa.

⁴ Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) 2008, Tutela della connettività ecologica del territorio e infrastrutture lineari, Rapporto 87/2008.

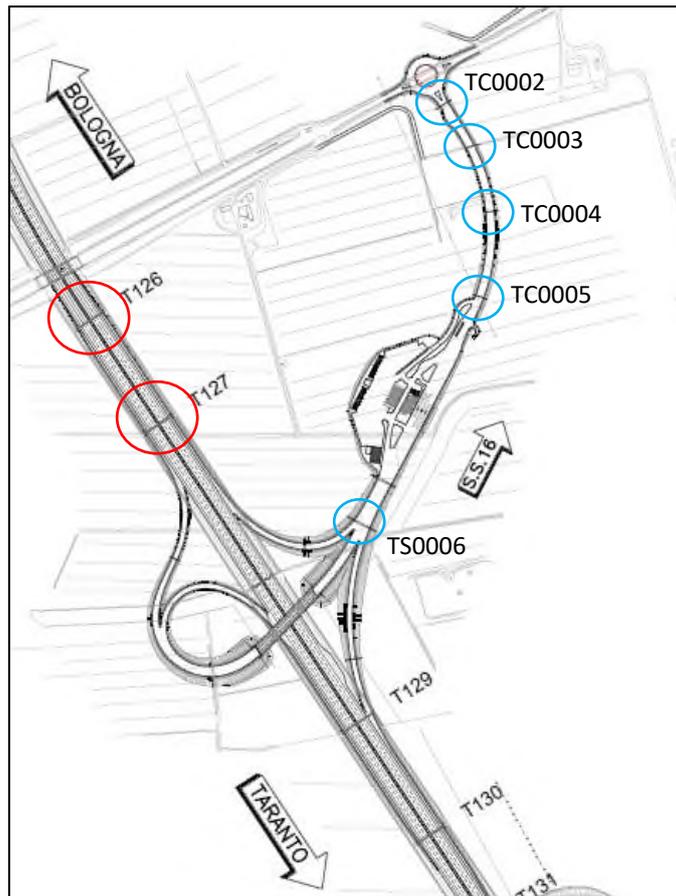


Figura 3: stralcio della planimetria di progetto con indicati in rosso i tombini scatolari lungo l'autostrada e in azzurro quelli per il nuovo Svincolo di Potenza Picena, utilizzabili come passaggi faunistici

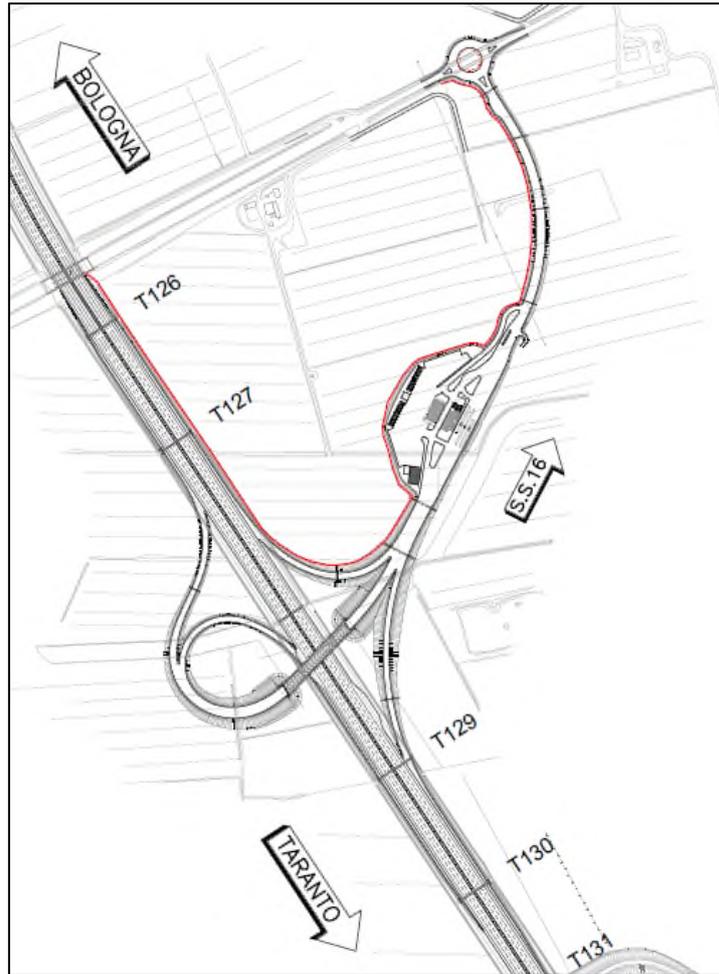


Figura 4: stralcio della planimetria di progetto con indicata in rosso la recinzione faunistica da prevedere in fase di Progetto Esecutivo

NOTA TECNICA

**Oggetto: Osservazione 4 della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
(Ascoli Piceno, Fermo e Macerata)**

(prot. MIC|MIC_SABAP AP-FM-MC_UO3|11/10/2023|0011299-P)

Argomento: Uso del suolo – Frazionamento fondiario

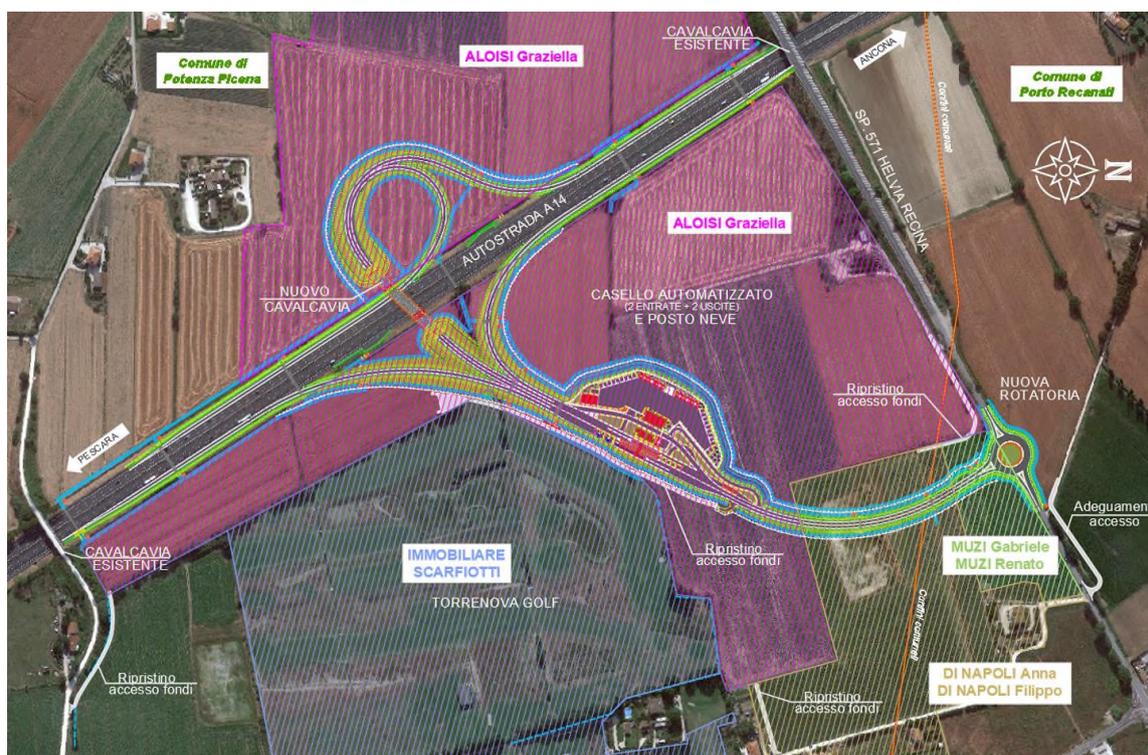
Osservazione N.4

- nella fase di redazione del progetto dovranno essere sviluppate soluzioni che permettano di minimizzare il frazionamento dei terreni e delle proprietà agricole, per minimizzare l'interferenza col sistema agricolo fondiario e la deframmentazione dei suoli, valutando alternative che possano mitigare gli impatti sul comparto agricolo ed in particolare la possibilità di ridurre il piazzale posto vicino al nuovo casello;

Risposta

Il tema dell'uso del suolo e della deframmentazione dei terreni sono aspetti particolarmente attenzionati, sia nella scelta delle alternative progettuali, svolta nella fase precedente, sia nella definizione della giacitura di dettaglio dello svincolo e del posto neve, svolta nell'attuale fase progettuale.

Dall'analisi delle proprietà catastali, si evince che gli interventi insistono ed interferiscono su poche proprietà. La figura sottostante, mettendo in evidenza la disposizione delle varie proprietà, mostra come l'asse del casello e del posto neve siano posti parallelamente al campo da golf, cercando di minimizzare il frazionamento dell'azienda agricola Aloisi, su cui insistono la maggior parte delle occupazioni.



Nella parte terminale di connessione con la SP 571 Helvia Recina, in ottemperanza ai dettami normativi (Codice della Strada e DM 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"), la posizione della rotatoria di progetto risulta praticamente obbligata dalla presenza, sia lato monte sia lato mare, di altre connessioni (viabilità ed accessi); questo ha comportato una modesta frammentazione dei terreni delle ditte Muzi e Di Napoli.

Le interlocuzioni avute con le ditte interessate, durante la fase di sviluppo progettuale, hanno inoltre permesso di inserire all'interno del progetto alcune viabilità interpoderali ("strade bianche") di accesso ai fondi, in funzione delle attività svolte nei vari appezzamenti, ricucendo, quindi, il sistema agricolo fondiario.

Per quanto riguarda il posto neve, le dimensioni sono scaturite sia dalle dislocazioni infrastrutturali (fabbricato posto neve con alloggi e officina, deposito sale, silos cloruri, vasca lavaggio mezzi, stalli per lame e parcheggi) sia dall'analisi delle manovre dei mezzi adibiti alle operazioni invernali, generalmente di grandi dimensioni (lame sgombraneve, spargitori per cloruro di sodio, inaffiatrici di cloruri di calcio in soluzione, motopale per carico sale, ecc.), che si troveranno ad operare in condizioni ambientali particolarmente critiche.

Si ritiene pertanto che le dimensioni del posto neve, valutate anche nel rispetto della sicurezza degli operatori, siano corrette.