



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 929 del 22 dicembre 2023

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006</i></p> <p>“Autostrada (A14): Bologna-Bari-Taranto. Svincolo di Potenza Picena”</p> <p>ID_VIP 10171</p>
Proponente:	<p>Società Autostrade per l'Italia S.p.A</p>

La Sottocommissione VIA

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*) e ss.mm.ii;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la Direttiva del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal D. Lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
 - l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per “m) Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto”: “La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;
 - l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);
 - gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19*” e V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19*”;

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell’articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;
- le Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019, pubblicate in Gazzetta Ufficiale n. 303 del 28/12/2019

DATO ATTO che:

- la Società Autostrade per l’Italia S.p.A, con nota prot. n. ASPI/RM/2023/0014729/EU del 3/08/2023, acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MASE-128903 in data 04/08/2023, ha presentato domanda per l’avvio del procedimento di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente al progetto “*Autostrada (A14): Bologna-Bari-Taranto. Svincolo di Potenza Picena*”;
- la Divisione con nota prot. n. MASE/137967 del 31/08/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/9748 in data 31/08/2023 ha comunicato al Proponente e alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell’art. 19, comma 2 del D. Lgs. n. 152/2006, la documentazione presentata, comprensiva dello Studio Preliminare Ambientale, è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell’autorità competente alla pagina <https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/10109/14886>;

CONSIDERATO che:

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste nei seguenti elaborati (oltre all’elenco degli elaborati stessi):
 - Studio Preliminare Ambientale (SPA), consistente in 2 documenti (Parte 1 e Parte 2) e corredato di 65 altri elaborati, tra cui varie relazioni (Impatto acustico, Geologica e Geomorfologica, Paesaggistica, di Sostenibilità, Opere a verde, Studio di traffico, ecc.), Planimetrie, Carte, Sezioni e Profili;

- Relazione sulla gestione dei materiali di scavo;
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella tipologia elencata nell'allegato II bis alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, al punto 2 lettera h, "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II".
- con riferimento al valore dell'opera, l'importo di spesa dell'infrastruttura è pari a Euro 34.906.111,47.

TENUTO CONTO che, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006, sono pervenute le seguenti osservazioni:

- della Signora Anna Di Napoli, con nota del 2/10/2023, acquisita al prot. MASE/156712 del 3/10/2023;
- della Provincia di Macerata, Settore Gestione del Territorio e Ambiente, nota n. 1205646 del 3/10/2023, acquisita al prot. MASE/157635 del 4/10/2023;
- della Regione Marche, Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile, Direzione Ambiente e Risorse idriche, Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali, nota del 4/10/2023, acquisita al prot. MASE/158161 del 4/10/2023 e successiva nota integrativa trasmessa via pec in data 20/12/2023;
- dell'ARPA Marche (osservazioni su Matrice Acque inviate oltre i termini), con nota del 13/11/2023, acquisita al prot. MASE/182725 del 13/11/2023;
- del Ministero della Cultura, SABAP Ascoli Piceno-Fermo-Macerata, con nota 11299 dell'11/10/2023.

EVIDENZIATO che:

- la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n.152/2006, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

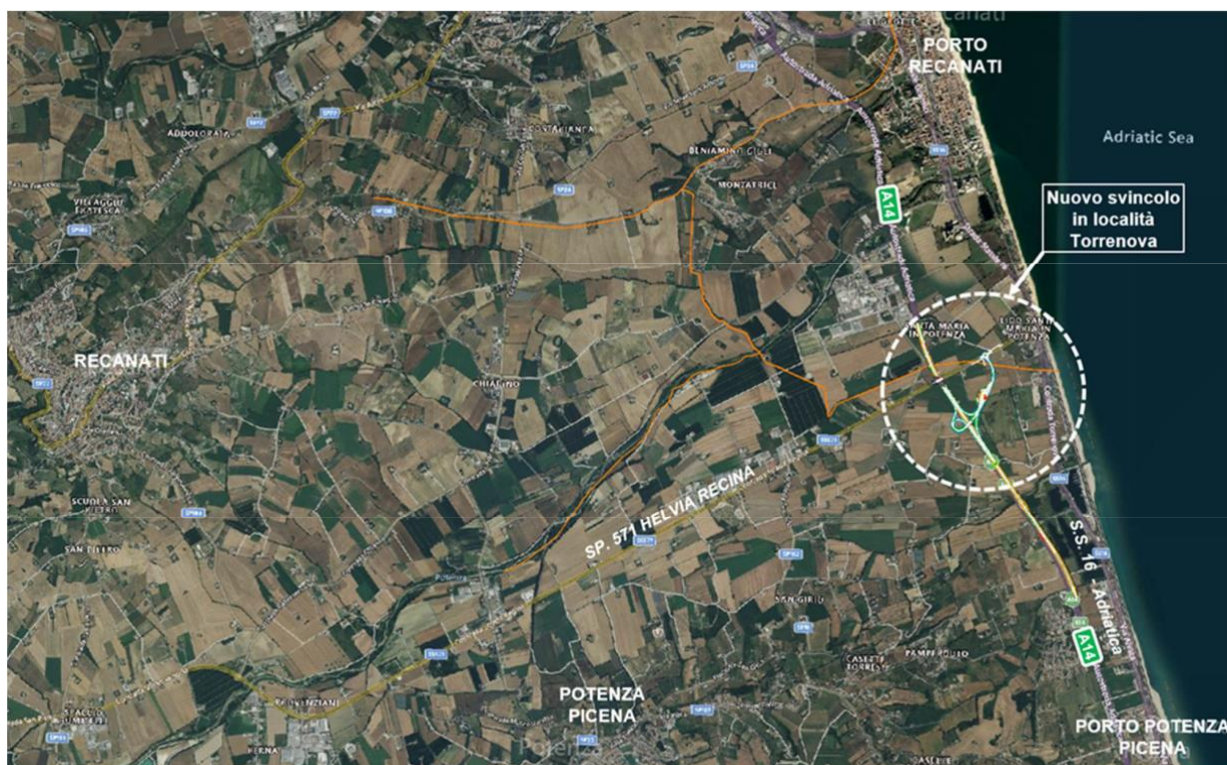
In ordine alla localizzazione, alle motivazioni e alla descrizione dell'intervento, con alternative progettuali

Il progetto riguarda la realizzazione di un nuovo svincolo sull'autostrada A14 Bologna-Taranto, intermedio ai preesistenti caselli 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. La scelta di abbinare nuovo casello e nuovo impianto di servizio attiene sia ad una logica di ottimizzazione funzionale per l'esercizio dell'autostrada e del suo rapporto con la viabilità esterna (unico svincolo a servizio di due distinte funzioni), sia ad una logica di minimizzazione dell'occupazione di suolo (riutilizzo della medesima area di cantiere in stretta adiacenza a quella di esazione).

Il progetto del nuovo Svincolo autostradale di Potenza Picena è localizzato nel settore centro meridionale della Regione Marche, sulla fascia costiera della Provincia di Macerata, all'interno del territorio dei Comuni di Potenza Picena e Porto Recanati, in contrada Torrenova, ad est dell'A14, immediatamente a sud della strada SP 571 (ex SS Helvia Recina), su cui s'innesta, in

un'area pianeggiante adibita principalmente a colture seminative. La connessione con la viabilità ordinaria è a meno di un chilometro dalla costa dove, lungo il tratto di litoranea costituita dalla SS16, sono presenti camping e villaggi turistici. Nelle immediate vicinanze dell'area di esazione è presente il campo da golf "Torrenova".

Il progetto si inserisce con coerenza nell'ambito del programma di sviluppo e potenziamento della rete infrastrutturale di mobilità della provincia stessa, previsto anche dalla pianificazione della Regione Marche, in particolare per quanto riguarda il potenziamento infrastrutturale della Val Potenza, costituito nella sua parte di monte dalla SS77 "Val di Chienti" ed in quella terminale, verso la costa, dalla SP 571 Helvia Recina, dal nuovo collegamento alla rete autostradale e al progetto di riqualificazione in rotatoria dell'attuale innesto canalizzato fra la Helvia Recina e la SS 16 Adriatica. Sulla base degli indicatori menzionati, per il Proponente l'iniziativa consentirà quindi di raggiungere l'obiettivo di dotare le aree maceratesi della Val Potenza, nell'area sottesa dalla SS571 Helvia-Recina e disposte ai due lati della SP77 Tolentino-Recanati, 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. Tale esigenza è stata ben definita e concretizzata nel Quadro di Programmazione delle Infrastrutture di Trasporto Nazionale, come indicato in particolare negli Allegati al DEF 2016 e 2017, e supportata dalla Regione Marche nel Masterplan delle infrastrutture stradali allegato alla DGR 481/2021 relativa a "Approvazione degli indirizzi per l'aggiornamento del Piano Infrastrutture, mobilità e Logistica. Avvio della progettazione delle opere prioritarie."



L'inquadramento infrastrutturale e trasportistico effettuato dal Proponente evidenzia che il tratto autostradale Loreto-Macerata è interessato da un cospicuo traffico veicolare, che ha portato negli scorsi anni alla realizzazione dell'ampliamento a tre corsie dell'A14. Nel segmento interessato dallo svincolo, nel 2018 sono transitati in media 45.500 veicoli al giorno, con una presenza di mezzi pesanti pari al 23% del traffico totale. Nello stesso periodo, allo svincolo di Loreto-Porto Recanati, posto al limite nord del tratto autostradale, sono transitati circa 14.800 veicoli/giorno (con una percentuale di mezzi pesanti del 15%). Il casello di Macerata-Civitanova Marche, ubicato al limite sud del tratto interessato, ha fatto registrare un

traffico complessivo praticamente doppio rispetto al primo, con valori di 29.500 veicoli/giorno, di cui il 15% pesanti. Il Proponente stima che il nuovo casello verrà utilizzato nel 2030 da oltre 7.600 veicoli/giorno bidirezionali (di cui 6750 auto e 850 veicoli commerciali), per un totale annuale di circa 2,7 milioni di transiti. Il 50-55% di questi transiti è costituito da domanda "deviata", cioè da veicoli che attualmente utilizzano i caselli di Civitanova o Loreto-Porto Recanati e che all'apertura del nuovo casello varieranno i loro percorsi di accesso alla rete autostradale. Il restante 45-50% è invece rappresentato da domanda (già esistente) "indotta", ossia veicoli che, grazie all'apertura della nuova infrastruttura, utilizzeranno la A14, riducendo il carico sulla rete ordinaria. Si constata un notevole efficientamento degli spostamenti per tutta la domanda che si trasferisce dalla viabilità ordinaria all'autostrada, beneficiando, nel 2030, di una riduzione dei tempi medi di viaggio (-11,7%) a fronte di un aumento delle velocità medie (+24,7%) e delle distanze medie (+10,1%). La nuova infrastruttura, secondo il Proponente, genera un impatto positivo, decongestionando la viabilità in accesso al casello di Loreto e Porto Recanati (ed ai comuni omonimi) e lungo la fascia litoranea tra Porto Recanati e l'abitato di Civitanova Marche, mentre comporta un incremento dei transiti lungo l'asse della SP571 "via Regina" senza peggiorarne i livelli di servizio stante la sua capacità. La soluzione progettuale dello svincolo è la seguente:



Il Proponente ha preso in considerazione e studiato 3 diverse alternative progettuali per il Nuovo Svincolo di Potenza Picena, con differenti caratteristiche funzionali e morfologiche, ed è stata individuata la migliore soluzione, mediante un'analisi multicriteria.

Nella definizione di tali alternative, erano state fissate alcune invarianti, delineate dalla committenza, che si possono riassumere in: localizzazione dell'intervento nel tratto di Autostrada compreso tra i due cavalcavia esistenti, situati al km 249+600 e al km 250+500;

schema del nuovo svincolo "a trombetta"; innesto sulla viabilità locale SP571 con rotatoria; casello di esazione "Telepass automatizzato"; salvaguardia dell'area adibita a Campo da Golf.

Il tratto di A14 su cui si innesta lo svincolo ha una sezione a doppia carreggiata, con 3 corsie di marcia e una corsia d'emergenza per lato, con uno spartitraffico centrale, per complessivi 32,00 m di piattaforma. L'andamento planimetrico dell'autostrada in questo punto è praticamente rettilineo; solo nella parte iniziale, a nord, fino alla progr.249+668 si riscontra una leggera curvatura. La velocità di progetto è di 140 km/h nell'intero tratto che sarà interessato dalle corsie diversione e immissione. Il nastro autostradale esistente si sviluppa su un'area pianeggiante, con una sezione su un rilevato prevalentemente di altezza contenuta (< 2 m).

L'alternativa progettuale scelta è la n. 1 (sopra riportata), che prevede la realizzazione dello svincolo in posizione pressoché baricentrica rispetto ai cavalcavia esistenti, con il collegamento alla viabilità esistente SP571 con una rotatoria verso est (lato mare). La posizione planimetrica del nuovo casello di esazione, a ridosso del campo da golf, scaturiva dalla necessità di inserire le corsie di immissione e uscita dall'A14 all'interno del tratto delimitato dai cavalcavia esistenti, senza interferire con essi. Per preservare l'area sportiva, lato mare, lo scavalco dell'autostrada era previsto in diagonale, con un cavalcavia a 3 campate.

L'alternativa 2 traslava, rispetto all'ipotesi precedente, lo svincolo a trombetta in posizione più prossima al cavalcavia della SP571, allontanandolo dall'area del campo da Golf, con il collegamento con la viabilità esistente della SP571 sempre ad est (lato mare). Tale soluzione consentiva che l'opera di scavalco dell'autostrada sia A14 potesse essere realizzata in retto. Non lasciava invece spazio sufficiente per inserire la corsia di accelerazione in dir. Nord prima della SP571; pertanto, la rampa lato mare, avrebbe dovuto essere collocata più a monte e interamente sviluppata oltre l'attraversamento della Helvia Recina, con la creazione di un varco fra la pila e la spalla dell'opera di scavalco preesistente, innestandosi poi in autostrada diverse centinaia di metri dopo, a poca distanza, e quindi perfettamente visibile, dall'Abbazia Sant'Anna in Potenza. Inoltre, l'impronta del casello avrebbe determinato un frazionamento di un'unica proprietà fondiaria, proprio in un'area di maggior pregio per le colture locali.

L'alternativa 3 posizionava il casello, con la rotatoria di collegamento alla viabilità SP571 esistente, a ovest, parallelo all'autostrada. Per garantire tale soluzione senza interferire con i cavalcavia esistenti, il cappio dello svincolo a trombetta, a est dell'A14, posto in corrispondenza del confine dell'area dei campi da Golf, avrebbe avuto un raggio della rampa di soli 54 m, più piccolo di quello previsto nelle altre 2 alternative, che era di 64 m. Anche in questa configurazione, sarebbe stato necessario prevedere uno scavalco dell'A14 leggermente inclinato, per anticipare il termine della corsia di accelerazione, in direzione sud, prima del cavalcavia esistente. La rotatoria sulla SP571, inoltre, si sarebbe innestata su un tratto dove il rilevato presentava un'altezza importante, in approccio al cavalcavia, nonché prossimo ad una intersezione esistente (a circa 180 m) con la viabilità "Contrada Santa Maria in Potenza". Altro svantaggio di questa soluzione, che è stato successivamente evidenziato anche dalla Regione Marche, riguardava la compromissione dell'integrità fondiaria delle aree a margine della carreggiata sud dell'A14.

Il Proponente evidenzia che, dal confronto con gli Enti locali, scaturito sulla base dei risultati dell'analisi multicriteria effettuata nell'aprile 2022, l'Ipotesi 1 è risultata essere l'alternativa migliore, in quanto riduce i costi delle opere, garantendo la migliore geometria delle rampe e il più favorevole innesto sulla viabilità esistente, limitando le interferenze con le infrastrutture attuali e il frazionamento dei fondi agricoli.

Il progetto, relativo all'alternativa 1, poi è stato approfondito e ottimizzato, anche definendo le mitigazioni a protezione del campo da golf, per minimizzarne la potenziale interferenza con le attività sportive.

Gli interventi descritti nello SPA dal Proponente sono relativi:

- all'asse autostradale: ampliamento del corpo autostradale per la realizzazione delle corsie specializzate di diversione/immissione; inserimento piazzole di servizio; adeguamento arginelli; realizzazione nuovo posto neve;
- alla costruzione del nuovo svincolo, secondo la tipologia a "trombetta" sopra richiamata, con rampe monodirezionali e ingressi, nuovo cavalcavia sopra l'autostrada, nuova intersezione a rotatoria per l'innesto tra il nuovo svincolo e la viabilità esterna;
- alle opere d'arte maggiori: cavalcavia di svincolo a orientamento diagonale rispetto all'asse dell'A14, con struttura portante metallica;
- alla realizzazione del piazzale che ospita il casello di Potenza Picena, ad elevata automazione, con impegno di una superficie complessiva di circa 6.500 m²;
- alla realizzazione di un fabbricato di stazione e impianti (dimensioni in pianta 11,60 m x 24,60 m), ubicato sul lato entrate e composto da un unico corpo di fabbrica, al cui interno sono presenti 2 moduli (manutentori e impianti) e di una pensilina di stazione con struttura portante in acciaio;
- alle isole di stazione e corsie e al posto neve (sul lato nord), con piazzale organizzato in modo funzionale alla movimentazione dei mezzi operativi durante le operazioni invernali (fabbricato alloggi e officina, deposito sale, silos cloruri, parcheggi autovetture, stalli per lame e mezzi operativi);
- alle opere complementari (barriere di sicurezza, pavimentazioni, segnaletica verticale ed orizzontale, sistema di drenaggio, con impianti di trattamento acque prima pioggia), impianti e barriere acustiche, opere verdi (posto neve, macchia boscata mista, prato, recupero ambientale delle aree oggetto di cantierizzazione), rete parapalline del campo da golf.

In ordine alla cantierizzazione

In funzione delle attività e del personale medio presente in cantiere è stata individuata dal Proponente un'unica area di cantiere, posizionata in prossimità della futura barriera di esazione del nuovo svincolo, di dimensioni pari a 6.850 m², adibita sia a campo base che a cantiere operativo. All'interno dell'area saranno previste tutte le attrezzature necessarie alla realizzazione dei lavori, a meno degli impianti per la realizzazione del conglomerato bituminoso e del calcestruzzo (tali materiali dovranno infatti essere reperiti sul territorio). Le tempistiche dei lavori sono riportate nell'Elaborato "Diagramma dei lavori".

In ordine alla coerenza con la pianificazione territoriale ed urbanistica

Il Proponente analizza nello SPA la coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione, di tutela ambientale e paesaggistica vigenti, ai vari livelli, e con gli strumenti di pianificazione settoriale, evidenziando la presenza di eventuali disarmonie e incompatibilità.

In relazione alla **pianificazione di settore (trasporti e mobilità)**, il Proponente ha esaminato:

- nell'ambito della Programmazione 2014-2020 del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC), a seguito dell'approvazione da parte del CIPE del Piano Operativo Infrastrutture, la Delibera CIPE n. 98/2017. In questa, nell'Addendum Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020, sono stati individuati interventi tra cui 'il miglioramento della rete stradale, attraverso il completamento della rete stradale centrale, in particolare nelle aree maggiormente congestionate, il rafforzamento delle connessioni dei nodi secondari alla rete TEN-T (OS2). All'interno di tale **Addendum alla Delibera CIPE**, la voce "Asse Tematico 'A' – Interventi stradali" riporta, in particolare, nell'ambito degli 'Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire

l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio, la "Viabilità di adduzione al nuovo Ospedale di Macerata compresa la realizzazione del nuovo casello autostradale di Potenza Picena";

- il Masterplan delle infrastrutture stradali, allegato alla **DGR 481/2021 della Regione Marche**, nel quale si reputa di fondamentale importanza la creazione di un nuovo svincolo autostradale a Porto Potenza Picena e a Fano nord. Attualmente è in fase di redazione il nuovo Piano Regionale delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, in cui la realizzazione dello svincolo di Potenza Picena è stata inserita come prioritaria;

Sono stati valutati, poi, i profili di coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e di tutela ambientale: dal Piano Paesaggistico Ambientale Regionale – PPAR della Regione Marche, al Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Macerata (PTCP), fino alla pianificazione locale del Comune di Potenza Picena e di Porto Recanati.

Circa il rischio sismico, viene evidenziato che sia il territorio di Potenza Picena che quello di Porto Recanati, secondo quanto indicato nell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n° 3274/2003, aggiornata con la Delibera della Giunta Regionale delle Marche n°1046 del 29.07.2003, ricadono nella **zona sismica 2**, con accelerazione massima attesa tra 0,15g e 0,25g (g è l'accelerazione di gravità, pari a 9,81 m/s²), con pericolosità sismica media, dove possono verificarsi forti terremoti.

Per quanto riguarda l'aspetto vincolistico, è stato preliminarmente consultato il Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (nel seguito: SITAP) del Ministero della Cultura, in cui vengono identificate le superfici, i manufatti, i beni naturalistici, le reti idrografiche che godono di benefici normativi di tutela e protezione o che includono, come nel caso dei reticoli idrografici, fasce di pericolo per l'inondazione. Nello specifico, lo stralcio del SITAP relativo all'intorno dello Svincolo di Potenza Picena, ha evidenziato la presenza di ambiti sottoposti a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs.42/2004 e s.m.i. nelle vicinanze dell'area di progetto. Per quanto riguarda i beni vincolati ai sensi del D. Lgs.42/2004, sono presenti, a circa 400 m dall'intervento, il limite della fascia di rispetto della costa, e, a circa 750 m, quella di un corso d'acqua. Entrambi non interferiscono con l'opera e sono catalogati come aree di rispetto a 150 m dalle sponde dei fiumi. Su tutta l'area 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). Sul portale "Vincoli in rete", in cui vengono riportate le risorse storico archeologiche iscritte tra i beni del MIC, nonché i dati ripresi dall'ISPRA, non sono segnalati fenomeni di esondazione né di frana in prossimità dell'intervento. Si specifica, inoltre, che lo svincolo di progetto non interessa siti appartenenti alla Rete Natura 2000 (pSIC, SIC, ZPS, ZSC), che sono localizzati a distanze maggiori di 5 km.

A livello Regionale, il Proponente ha considerato il **Piano di Inquadramento Territoriale (PIT) regionale e il Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR)**. Per questo ultimo, in particolare, l'intervento è inserito nell'ambito E2-Le colline del Maceratese e non ricade in alcuna area identificata come "di eccezionale valore" o di "rilevante valore", né di "qualità diffusa". All'interno della Tavola 7 "Aree di alta percettività visiva" del PPAR l'area di progetto ricade nelle aree identificate come: "Aree V - Ambiti annessi alle infrastrutture a maggiore intensità di traffico (art.23)", mentre all'interno della Tavola 8 "Centri e nuclei storici. Paesaggio agrario storico" non ricade in alcuna area identificata come "centri storici" o "paesaggio agrario di interesse storico-ambientale". Si segnala invece la vicinanza del progetto con un manufatto extraurbano, che nella tavola 16 è identificato come 2. Convento dei Cappuccini a Collebianco, vicino ma non adiacente al futuro svincolo. All'interno della Tavola 10 "Luoghi archeologici e di memoria storica (artt.41-42)" l'area di progetto non ricade in alcuna area identificata come "aree vincolate", "luoghi di memoria storica", né in "aree di

particolare interesse archeologico”; è limitrofa, e in parte sovrapposta, a un’ampia fascia di territorio classificata come “Aree centuriate”.

A livello provinciale, è stata valutata la coerenza con il **Piano Territoriale di Coordinamento della Città di Macerata (PTC)**, con riferimento al quale l’intervento di progetto ricade all’interno delle aree identificate come “varchi marini” (art. 26.1 NTA) e “aree coltivate di valle” (art. 31.2 NTA). All’interno della Tavola EN03B “Sintesi delle Prescrizioni relative al sistema ambientale: Categorie della struttura geomorfologica” l’area di progetto ricade all’interno della “Piana alluvionale” (art.27 NTA); ma non risulta ricompresa nelle aree definite come “aree soggette con maggiore frequenza ad esondazione”, né all’interno delle “aree soggette ad esondazione per piene eccezionali”. Lo stralcio della carta geomorfologia e quello relativo alle Aree di Dissesto non evidenziano interferenze del progetto con aree di particolare rischio. Nella tavola EN_06 “Aree di versante con dissesti attivi e quiescenti” emerge che l’area di progetto ricade nelle aree identificate come: “Piane alluvionali - aree a vulnerabilità da medio a medio alta”. Per quanto riguarda le tavole di Progetto del PTC di Macerata, lo stralcio riportato mostra: la sovrapposizione dello Svincolo con un’area classificata come “Varchi costieri – Salvaguardia delle aree libere”, con controllo dell’espansione edilizia; la stretta vicinanza della nuova rotatoria al confine di una fascia di territorio delimitata come “Grandi connessioni interambientali - Impianti di protezione e compensazione” (di cui si prevede la realizzazione correlata alle nuove espansioni produttive e residenziali, nonché alla ristrutturazione degli insediamenti e delle infrastrutture esistenti) e verso la costa l’interferenza del nuovo svincolo con le previsioni di realizzazione della Variante alla SS16 (“Rete viaria di collegamento interregionale - Variante alla SS 16 – tratto dei laghetti”).

A livello comunale, sono state analizzate dal Proponente le cartografie pertinenti più rilevanti relative ai PRG dei Comuni di Potenza Picena e di Porto Recanati. Nel primo, l’area che ospiterà il nuovo svincolo ricade all’interno della Zona Omogenea “E” – Zone agricole” - il cappio dall’autostrada verso ovest, nella zona Agricola normale E1, le rampe e il casello dall’autostrada verso il mare nella zona E3 – agricola di salvaguardia; la nuova piazzola di sosta su cui sarà collocato il PMV2 si sovrappone in parte alla fascia di Rispetto Autostradale. Nel secondo, la nuova rotatoria di collegamento della viabilità locale con lo Svincolo di Potenza Picena ricade nella Zona Omogenea “EA” - Zone rurali di salvaguardia paesistico-ambientale (art. 25 NTA); la piazzola autostradale, dove sarà posizionato il PMV, nella “Fascia di rispetto stradale” (art. 43 NTA).

Altri strumenti di pianificazione consultati dal Proponente sono: il Piano per l’Assetto Idrogeologico (PAI), nell’ambito del quale l’area interessata dallo Svincolo è situata all’interno del Sottobacino 17 – Fosso Pilocco, al confine del Bacino 16 – Fiume Potenza, e non è interessata né da fenomeni franosi né di esondazione; l’Inventario dei Fenomeni Franosi in Italia (APAT 2007), la cui cartografia non segnala interferenze nel tratto interessate dalle opere di progetto.

In generale, quindi, il Proponente segnala un rapporto di coerenza del progetto con gli obiettivi degli strumenti pianificatori vigenti, sopra considerati.

In ordine al quadro ambientale attuale, alle caratteristiche dell’impatto potenziale (in fase di cantiere e di esercizio) e alle misure di mitigazione previste

Popolazione e salute umana

Il Proponente riporta i dati relativi alla popolazione e agli aspetti demografici dei Comuni interessati dall’intervento, mentre per la situazione sanitaria esistente viene fatto riferimento al territorio della Provincia di Macerata, considerando i dati ISTAT riferiti al periodo 2018-2020

(tasso di mortalità per cause di morte). Il tasso di mortalità più elevato negli anni è dovuto a malattie del sistema circolatorio seguito da quello della mortalità per tumori e infine per malattie del sistema respiratorio (anche a seguito del Covid nel 2020).

Relativamente all'impatto sulla salute pubblica, il Proponente considera le tematiche dell'inquinamento atmosferico e di quello acustico. Si rinvia pertanto a quanto riportato sotto per tali componenti ambientali, comprese le misure di mitigazione.

Biodiversità

Con Legge Regionale n. 2 del 5/02/2013, la Regione Marche si è dotata di una norma che istituisce e disciplina la Rete ecologica (REM). Il nuovo svincolo di Potenza Picena è localizzato all'interno dell'UEF 29 Colline costiere tra Potenza e Chienti; e oltre il confine della UEF 78 Fondovalle del Potenza tra San Severino Marche e Porto Recanati. Vengono evidenziate le componenti vegetazionali del Sistema botanico di tali Unità, rimarcando la presenza per il 72,17% di Roverella. In generale, gli interventi progettuali non comporteranno impatti significativi sugli elementi vegetazionali che caratterizzano l'intorno del tracciato stradale in esame (non sono stati rilevati elementi vegetazionali di pregio direttamente interferiti dall'opera). In generale gli impatti si esplicano maggiormente in fase di cantiere.

Vengono individuati nello SPA i principali fattori causali di impatto sulla componente "vegetazione, flora e ecosistemi". In fase di costruzione e di esercizio, per la vegetazione e flora l'impatto in termini di variazione del numero di specie vegetali spontanee è ritenuto non significativo; per la variazione dello status di specie vegetali rare, minacciate o vulnerabili l'impatto è giudicato assente; per la variazione della copertura vegetale naturale o seminaturale l'impatto è ritenuto non significativo. Per gli ecosistemi non si prevedono impatti relativi ad interferenze/frammentazioni/interruzioni della connessione ecologica degli habitat terrestri di ripa dei corridoi.

Relativamente agli impatti sulla componente vegetazionale, le opere in progetto presentano impatti sostanzialmente transitori e di limitata significatività. I possibili impatti permanenti verso la flora d'alto fusto sono risultati non significativi (poiché insistono in gran parte su situazioni vegetazionali già compromesse e destabilizzate dai pregressi interventi antropici sul territorio) o non presenti (in quanto ad es. non sono presenti specie rare o sensibili).

Relativamente alla possibile compromissione di funzionalità a livello ecosistemico, il Proponente afferma che non sono state individuate alterazioni a carico dei gangli della rete ecologica (es. aree SIC, ZPS), né delle aree maggiormente sensibile dal punto di vista della connettività ecologica. Il Proponente sottolinea inoltre come le opere in progetto siano localizzate interamente all'interno di zone urbanizzate o di agroecosistema, di scarso valore dal punto di vista della funzionalità ecologica, oltretutto già compromessa dalla presenza di infrastrutture lineari. Non si individuano pertanto impatti significativi sulle componenti naturalistiche.

Per la componente fauna, l'impatto negativo relativo alla modificazione di habitat idonei a riproduzione, alimentazione o rifugio è considerato dal Proponente come trascurabile e mitigabile, così come parzialmente mitigabile (benché trascurabile) è giudicato l'impatto negativo sulle specie presenti nelle aree di intervento durante le attività di cantiere. Risultano, invece, assenti, secondo il Proponente, gli impatti relativi alla modificazione delle direttrici di spostamento sul terreno di animali vertebrati a locomozione terrestre e alle modificazioni comportamentali di specie sensibili indotte da disturbi e da interferenze di tipo visivo, acustico e da interazioni con l'uomo. In ultimo, risulta trascurabile e mitigabile l'impatto negativo derivante da collisioni con avifauna; e trascurabile e temporaneo quello negativo per investimenti di fauna a locomozione terrestre (rettili, anfibi, mammiferi).

Sono previste diverse misure di mitigazione sia per la fase di cantiere (misure di tutela vegetazionale e faunistica) per quella di esercizio (opere e sistemazioni mitigative per flora e fauna, inerbimenti, ecc.).

Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare

Per lo stato attuale, si evidenzia che la fascia costiera maceratese è estremamente ridotta, se paragonata a quella delle altre province marchigiane, ma favorita dalla presenza di importanti vie di comunicazione e da una notevole concentrazione di risorse economiche. Per l'area interessata dallo svincolo non risultano evidenze di problematiche ambientali dovute a precedenti contaminazioni del suolo.

La realizzazione della nuova infrastruttura comporta l'impermeabilizzazione del fondo stradale mediante asfaltatura e il conseguente consumo definitivo di suolo agricolo. Il progetto prevede di realizzare anche nuove pavimentazioni dove lo stesso ricalca l'esistente.

L'entità dell'impatto è considerata di livello medio, guardando l'estensione dei suoli interessati dall'area di intervento e il consumo di suolo ripartito per tutta la lunghezza del tracciato (le attuali corsie vengono comunque ampliate fino a oltre 10 m di larghezza rispetto a quelle attuali). Dalla Relazione sulla gestione dei materiali da scavo si evidenzia che ci sarà un esubero pari a circa **7.072 m³** di scavo - **5.610 m³** da scotico e **1.462 m³** per inerti con vegetale e apparati radicali. Queste quantità, a cui si aggiungono i materiali provenienti dalle operazioni di rimozione delle barriere e dalla demolizione delle pavimentazioni e dalle parti d'opera in calcestruzzo, saranno gestiti a rifiuto e destinati preferibilmente a idonei impianti autorizzati al recupero o smaltite in discarica. Per i materiali classificati come "sottoprodotti", sono previste sistemazioni del terreno vegetale nei cigli, nelle scarpate e nelle rotatorie. Inoltre, sempre tali sottoprodotti verranno impiegati per la realizzazione del rilevato stradale e la predisposizione delle aree di cantiere. In sostanza, quindi, sul totale del materiale escavato il 72% verrà riutilizzato in sito come sottoprodotto. Secondo le stime riportate nella Relazione i materiali intesi come sottoprodotto soddisfano soltanto in parte la richiesta e sarà necessario, dunque, far riferimento a fonti esterne per completare l'approvvigionamento di materiale (cave, materiale proveniente da demolizioni etc.) Tali materiali, poiché provenienti da "esterno", dovranno essere accompagnati, secondo normativa, da relativa certificazione tecnico ambientale. Gli impatti provenienti dalla produzione, trasporto (polveri) e stoccaggio dei quantitativi di materiale sopra discussi saranno più o meno reversibili in funzione della destinazione d'uso, temporanea o definitiva, che gli stessi materiali subiranno. In particolare, circa lo stoccaggio, si parlerà pertanto di impatti con il suolo derivanti dal contatto tra terreni con una componente chimico ambientale alloctona rispetto a quelli autoctoni di riferimento, che potranno ascrivere sia all'area di cantiere (deposito temporaneo) che all'opera di progetto stessa (deposito permanente). L'allestimento dell'area di cantiere per la realizzazione dell'opera comporta l'occupazione temporanea di superfici di terreno, che ad ogni modo, al termine delle attività di cantiere, saranno utilizzate per realizzare il posto neve. In tali siti, al di là delle operazioni di scavo e allestimento iniziale, si predisporranno delle superfici atte ad accogliere provvisoriamente i materiali di scavo provenienti da siti eterogenei in termini di matrice ambientale. Sarà necessario in questa fase, distinguere le superfici di stoccaggio per il terreno vegetale, terreno inerte e materiale proveniente da esterno (acquistato presso cave autorizzate).

In generale, si considera terreno vegetale di scotico quel tipo di terreno (circa 20-30 cm) che contiene una componente biologica apprezzabile. Lo stoccaggio di questo tipo di terreno dovrà effettuarsi secondo le buone pratiche di tipo agricolo, garantendo ad esso una protezione con adeguati teli e una periodica umidificazione. Circa lo stoccaggio di altre tipologie di materiale proveniente da scavi si dovrà ottemperare alle disposizioni vigenti in termini di caratterizzazione chimico ambientale. Per i materiali provenienti da cave censite e autorizzate,

diversamente, non sarà necessario procedere con la caratterizzazione in quanto trattasi di materiale certificato.

Per la fase di esercizio, gli impatti prevedibili sono definiti dall'occupazione definitiva del suolo da parte dello svincolo autostradale, con conseguente alterazione definitiva dell'assetto fisico e morfologico del territorio. Il consumo di suolo legato alla realizzazione di una infrastruttura stradale è un impatto irreversibile, tuttavia nel caso in esame, si tratta di un'opera puntuale di modeste dimensioni, come il Proponente sottolinea. A tal proposito, sempre il Proponente rileva, come precisato nella trattazione dell'aspetto paesaggistico, che l'attuale morfologia del suolo è sub-pianeggiante e abbastanza defilata. L'impatto maggiore si crea in prossimità delle opere d'arte, in particolar modo nella realizzazione della nuova rotatoria, nonché delle nuove rampe di svincolo. Si sottolinea infine che in relazione alla sua ubicazione in un'area di pianura, l'area di intervento interessa zone prive di forme di dissesto; non è quindi prevedibile l'insorgenza di fenomeni gravitativi che possano pregiudicare negativamente la stabilità e la funzionalità dell'opera. Altro impatto da considerare è l'insorgenza di una cospicua superficie impermeabilizzata, che va a sostituirsi all'originario terreno. Il suolo, in questo caso, viene privato della sua naturale predisposizione di drenaggio delle acque superficiali, specialmente in quelle zone dove la componente granulometrica dei litotipi affioranti è più tendente al sabbioso-ghiaioso, piuttosto che al limo argilloso. Il sistema di drenaggio prevede fossi di guardia, che assolvono anche la funzione di volume di invaso, per garantire l'invarianza idraulica ai sensi della DGR 53/2014.

Per attenuare gli effetti negativi conseguenti all'impermeabilizzazione del fondo stradale è previsto l'inerbimento di tutti i rilevati. Gli interventi vegetazionali, quali inerbimenti ed impianti di specie vegetali autoctone, queste ultime scelte in base alle fitocenosi potenziali e alle caratteristiche microclimatiche del sito, saranno adottati con tipologie diversificate a seconda della funzione che l'intervento puntualmente deve svolgere, anche combinando più tipologie. Per garantire la corretta gestione del suolo stoccato dovranno essere osservate le seguenti misure di mitigazione, finalizzate alla sua conservazione qualitativa e tessiturale: stoccaggio del suolo su superfici pulite ove non vi siano altri materiali che si utilizzano nelle lavorazioni di cantiere (le dimensioni dei cumuli dovranno essere modeste, max 3 m, in modo da essere facilmente movimentati per garantire ossigenazione); attenzione a non rimescolare gli strati superficiali ricchi di sostanze organiche e biologiche con gli strati più profondi; lavorazioni superficiali atte a recuperare le caratteristiche fisico-chimiche, idrologiche e organiche del terreno precedentemente stoccato, per un ottimale riutilizzo dei terreni stoccati nelle opere a verde; evitare la costipazione profonda del suolo cercando di concentrare il transito dei mezzi d'opera in aree limitate; utilizzo del terreno agricolo in eccedenza per ripristini ambientali.

Per la fase di esercizio, il consumo di suolo legato alla realizzazione di una infrastruttura stradale è un impatto irreversibile; tuttavia, nel caso in esame l'intervento è modesto, e si è tentato di minimizzare il consumo di suolo realizzando il futuro piazzale per il posto neve in adiacenza al casello, su una zona su cui precedentemente insiste l'area di cantiere. Sarà importante attuare una politica di corretta manutenzione delle aree verdi (es. potatura, taglio periodico, irrigazione, concimazione laddove necessario, controllo parassiti e fitopatie ecc.), al fine di garantire un adeguato stato di salubrità degli orizzonti pedologici superficiali.

Geologia e Acque

Per quanto riguarda il fattore ambientale Geologia il Proponente ha proceduto con una descrizione delle caratteristiche geologiche, geomorfologiche e idrogeologiche dell'area e delle caratteristiche sismiche (sismicità dell'area vasta in relazione alla zonazione sismica e alla sismicità storica, pericolosità sismica del sito di intervento).

Per la fase di cantiere, i principali impatti sono riferibili a sversamenti accidentali di liquidi inquinanti (quali carburanti e lubrificanti), provenienti dai mezzi d'opera in azione o dalle operazioni di rifornimento. Gli inquinanti potrebbero pertanto contaminare il suolo ed arrivare per infiltrazione nella falda, comportando un peggioramento dello stato qualitativo delle acque sotterranee; tali sversamenti non riuscirebbero a interessare direttamente le acque superficiali dei corsi d'acqua, in quanto non direttamente intercettati. Viene comunque sottolineato che in genere le quantità sversate sono presumibilmente limitate ed è possibile intervenire con la rimozione meccanica del terreno inquinato prima che raggiunga la falda. Sono individuati dal Proponente gli accorgimenti utili ad evitare impatti legati a sversamenti accidentali. Nella fase di esercizio gli impatti sull'ambiente idrico superficiale e sotterraneo sono dovuti ad immissioni di sostanze inquinanti (quali sali, oli minerali, carburanti o metalli pesanti), derivanti dal dilavamento della sede stradale operato dalle acque di prima pioggia; e a sversamenti accidentali di idrocarburi o altre sostanze inquinanti (ad es. a seguito di incidente). Anche in tal caso, gli effetti possono comunque essere arginati mettendo in pratica opportuni accorgimenti gestionali. Nel progetto è stato implementato un controllo qualitativo delle acque come di seguito descritto: 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); in corrispondenza del piazzale di esazione (inserimento di impianti di trattamento delle acque di prima pioggia; in corrispondenza del deposito del sale (installazione 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; per l'abbattimento delle concentrazioni saline, è prevista inoltre l'integrazione, all'interno del disoleatore, di un impianto di filtrazione fisica).

Atmosfera

Ampio rilievo è dato dal Proponente all'analisi meteo-climatica, utilizzando i dati della stazione meteorologica più vicina (Aeroporto di Ancona, a 34 km).

La caratterizzazione dello stato attuale della qualità dell'aria è stata in primo luogo eseguita con l'analisi dei dati di monitoraggio disponibili sulla base dell'Inventario Nazionale delle Emissioni in Atmosfera (INEA) e in particolare del documento "Italian Emission Inventory 1990-2020. Informative Inventory Report 2022", realizzato dall'ISPRA dal quale è stato possibile delineare il quadro nazionale italiano delle emissioni in atmosfera per il periodo compreso tra il 1990 ed il 2020, suddivise per macro-attività, relativo agli inquinanti di interesse. Inoltre, facendo riferimento al "National Inventory Report 2022" è stato possibile individuare i valori medi annui delle emissioni di gas serra, espressi come CO₂ equivalente, generate dal 1990 al 2020 dai settori di interesse del progetto in esame. Per analizzare i valori di emissione a livello regionale e provinciale, invece, si è fatto riferimento al documento "Valutazione e quantificazione delle emissioni in atmosfera nella Regione Marche" realizzato dall'Università Politecnica delle Marche (ultimo aggiornamento giugno 2019). Sono stati analizzati i dati disponibili dai monitoraggi forniti da ARPA Marche (2022), rispetto agli inquinanti di interesse, di seguito elencati: particolato (PM₁₀ e PM_{2,5}); ossido di azoto (NO_x); biossido di azoto (NO₂); benzene (C₆H₆); monossido di carbonio (CO). A valle di una prima analisi delle stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria presenti in prossimità dell'area di intervento, sono state individuate come centraline di riferimento, quelle più vicine all'area di intervento, ossia la centralina di Civitanova Marche Ippodromo, classificata come di "fondo rurale", e la centralina di Macerata-Collevario, classificata come di "fondo-urbano". Una volta concluse le analisi conoscitive, si è proceduto all'analisi delle emissioni degli inquinanti correlate al traffico veicolare stimato dallo studio trasportistico per lo scenario attuale. Per l'analisi delle emissioni, attraverso il modello di calcolo Copert V sono stati stimati i fattori di emissione per la rete stradale di interesse, che sono funzione del parco veicolare circolante e

della velocità media percorsa considerata. Il Proponente evidenzia il basso contributo emissivo prodotto dai veicoli circolanti sulla rete di riferimento per l'analisi, rispetto alle emissioni a livello provinciale e regionale.

Dal punto di vista della valutazione degli impatti legati alle attività di cantiere è stata effettuata limitatamente alle polveri (PM₁₀ e NO₂), considerate dal Proponente come le emissioni più significative e sicuramente quelle che possono arrecare i maggiori disturbi, una stima condotta secondo queste fasi: identificazione delle attività di cantiere sorgenti di polveri (scenario di cantiere; determinazione dei fattori di emissione e creazione dell'inventario delle emissioni; implementazione dei dati nel modello di simulazione AERMOD; calcolo delle concentrazioni di PM₁₀ e NO₂; rappresentazione spaziale delle concentrazioni medie giornaliere e medie annue e confronto con i limiti di legge.

Analogamente a quanto fatto per lo scenario attuale, viene effettuata l'analisi delle emissioni degli inquinanti emessi dal traffico veicolare stimato dallo studio trasportistico per lo scenario programmatico. La stima dei fattori di emissione degli inquinanti di interesse (PM₁₀, PM_{2,5}, NO_x, CO, CO₂ e C₆H₆) è stata condotta attraverso l'utilizzo del software di calcolo Copert V. I dati progettuali utilizzati per la stima delle emissioni della rete stradale di interesse sono i volumi di traffico desunti dallo studio trasportistico, le velocità di percorrenza tenute sulle diverse tipologie di strade considerate e il parco veicolare ipotizzato, mostrati nel paragrafo seguente. Vengono riportati gli input utilizzati e i risultati ottenuti per lo scenario programmatico. Il Proponente segnala 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. Dall'analisi dei valori di concentrazione di tutti gli inquinanti considerati nello scenario di progetto, secondo il Proponente, non sono emerse criticità, e i limiti normativi risultano rispettati, anche sommando il contributo del fondo registrato dalle centraline ARPA di riferimento.

Al fine di minimizzare qualunque potenziale criticità, legata alla produzione di polveri e di inquinanti ad esse legate, in fase di costruzione delle opere sono previsti dal Proponente tutti quegli accorgimenti di buona pratica cantieristica, cui attenersi obbligatoriamente in fase di cantiere. Poiché non si evidenziano contributi che possano portare a superamenti dei limiti di legge per la qualità dell'aria per ogni inquinante, parametro statistico e scenario esaminato, anzi si valuta un effetto positivo dell'intervento proposto sulla viabilità locale, non si prevedono invece misure di mitigazione legate alla componente atmosfera in fase di esercizio.

Sistema paesaggistico (Paesaggio, Patrimonio culturale e Beni materiali)

Utilizzando come riferimento il PPAR della Regione Marche, l'area interessata dal progetto del nuovo svincolo ricade nelle aree identificate come: "Vincoli esistenti (L.1497/39)"; "Aree C di qualità diffuse" per rilevanza di valori paesistico ambientali; "Aree V - Ambiti annessi alle infrastrutture a maggiore intensità di traffico" nell'ambito delle aree di alta percettività visiva. All'interno della Carta Geologica del S.I.U.T. l'area di progetto ricade nelle aree identificate come: "Depositi alluvionali terrazzati, fluvio-lacustri e lacustri", mentre nella Carta Idrogeologica l'area ricade in: "Terreni a permeabilità variabile: Alluvioni attuali e recenti - alluvioni terrazzate - depositi fluvio-lacustri (Olocene- Pleistocene sup.-med.)". All'interno della Tavola del Rischio idrogeologico l'area di progetto non ricade, come detto sopra, in nessuna area con presenza di dissesti o area esondabile.

Il contesto paesaggistico in cui si inserisce il nuovo svincolo è essenzialmente agricolo, come appare evidente dalla serie di foto aeree successive che ritraggono l'area vasta interessata dalla nuova infrastruttura, ripresa dai diversi punti di vista. Per un'analisi dettagliata delle condizioni percettive del territorio interessato dall'intervento in esame, il Proponente ha ristretto l'indagine

ad un intorno paesaggistico più prossimo all'area di progetto, in modo da poterne verificare i limiti di intervisibilità. Nello specifico, i punti di osservazione e di rappresentazione fotografica dello stato attuale dell'area di intervento e del contesto paesaggistico, sono stati individuati e ripresi da luoghi di normale accessibilità, dai quali è possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio.

L'analisi dei dati storico-archeologici emersi in fase di studio, insieme all'utilizzo combinato di vari strumenti di analisi storica, archeologica e territoriale ha permesso di definire e circoscrivere il potenziale archeologico dell'area interessata dalla realizzazione del Nuovo Svincolo Potenza Picena, individuando in particolare alcuni settori del territorio caratterizzati da una maggiore probabilità di ritrovamenti antichi: la presenza dell'impianto centuriale nell'area in cui verrà realizzata la nuova rotatoria (R0001); l'abitato romano di Potenza Picena posto a circa 620 metri di distanza; la presenza di numerosi dati noti, sia da bibliografia che da ricognizioni di superficie, individuati sia nelle zone limitrofe che nelle aree di progetto. Il potenziale archeologico dell'area può essere classificato come Alto: i numerosi rinvenimenti materiali dalla provenienza certa localizzati, insieme all'estensione e alla pluralità di tracce che coprono una vasta area, indicano la presenza nel sottosuolo di contesti archeologici stanti ad indicare un'occupazione dell'area in epoca romana.

L'impatto negativo è legato al fatto che la realizzazione delle aree di cantiere comporta un'alterazione dell'integrità fisica del paesaggio locale; pertanto, si inseriscono nel paesaggio elementi di disturbo. Il principale elemento di rilievo paesaggistico segnalato per l'area in esame è l'"**Area di Notevole Interesse Pubblico** della zona comprendente le località I Cappuccini e Colle Bianco del Comune di Potenza Picena" (D.G.R.M. n. 10221 del 6 gennaio 1983), per la quale occorre acquisire l'autorizzazione paesaggistica. Il Proponente precisa che il progetto tiene conto degli indirizzi e delle prescrizioni di tutela paesistica e con essi si relaziona. L'intervento, valutato alla luce della vincolistica di tutela e di regolamentazione del territorio, non risulta essere prevaricante sul contesto ed è in linea con i valori qualitativi espressi dai dispositivi di vincolo e di pianificazione vigente. La localizzazione delle aree di cantiere si limiterà sostanzialmente alle aree espropriate per la realizzazione del posto neve. Si tratta, comunque, di un impatto negativo prevalentemente a breve termine in quanto gli effetti negativi conseguenti alla cantierizzazione dell'opera sono riscontrabili immediatamente; al termine della fase di cantiere, le baracche, le aree di deposito e tutte le strutture funzionali alla realizzazione degli interventi di progetto saranno rimosse.

Un altro impatto che deve essere considerato in fase di cantiere è l'interazione delle varie fasi di realizzazione dell'opera con la presenza della viabilità storica di prima individuazione. L'impatto viene classificato come negativo dal Proponente in relazione alla cantierizzazione dell'opera che potrebbe interferire negativamente con il tracciato storico segnalato o con eventuali ritrovamenti effettuati durante la realizzazione dei lavori. Il Proponente segnala che, ad ogni modo, nel caso in cui si verificasse un'interferenza con elementi di interesse storico o archeologico gli effetti negativi conseguenti alla cantierizzazione dell'opera sarebbero riscontrabili immediatamente. L'impatto viene considerato reversibile, in quanto l'eventuale interazione dell'opera con siti di interesse storico o archeologico potrebbe danneggiare o comunque alterare in modo permanente gli elementi interferiti. Nel caso di ritrovamenti fortuiti i lavori dovranno comunque essere sospesi.

Per la fase di esercizio, l'impatto maggiore è l'ostruzione visuale e l'intrusione visuale per i recettori posti in prossimità delle opere maggiori da realizzare, con particolare riferimento al tratto in rilevato. Per consentire la valutazione di tali elementi di compatibilità paesaggistica, è stata effettuata una simulazione dello stato dei luoghi con l'inserimento delle opere di progetto, mediante fotomodellazioni realistiche, comprendenti un adeguato intorno dell'area di intervento, desunto dal rapporto di intervisibilità esistente. Gli interventi in progetto avranno carattere permanente, pertanto, la loro progettazione è stata indirizzata al contenimento

massimo dell'impatto paesaggistico sull'ambiente limitrofo e dai luoghi di percezione visiva. Per una valutazione complessiva degli effetti legati alla trasformazione del paesaggio nell'area interessata dall'intervento si rimanda ai fotoinserti presenti nello SPA, che simulano l'inserimento dei manufatti nel paesaggio.

Questi impatti, considerati comunque dal Proponente come negativi di livello medio, verranno mitigati mediante la corretta progettazione delle opere a verde di inserimento del tracciato stradale, del casello e del posto neve, nonché da un'oculata scelta architettonica e materico-cromatica richiamante cromie dell'ambito paesaggistico di riferimento.

Le opere a verde previste consistono in interventi vegetazionali, quali inerbimenti ed impianti di specie vegetali autoctone, scelte in base alle fitocenosi potenziali e alle caratteristiche microclimatiche del sito, adottati con tipologie diversificate a seconda della funzione che l'intervento puntualmente deve svolgere, anche combinando più tipologie. Secondo il Proponente, le tipologie di opere a verde progettate potranno essere ulteriormente ottimizzate a fronte di un puntuale definizione degli interventi di mitigazione, che potrà emergere dal maggior dettaglio del progetto infrastrutturale e dalle relative interazioni con il territorio attraversato o da particolari situazioni morfologiche. Si tratta comunque di un intervento puntuale, sito in un'area con pochi ricettori, per i quali la presenza del nuovo casello costituirà un impatto relativo. La realizzazione del filare attorno al piazzale, inoltre, maschererà la vista dei silos dal complesso del Convento dei Cappuccini a Collebianco, situato a nord, non molto lontano dallo svincolo.

Rumore

La componente Rumore è stata trattata nella Relazione di Impatto Acustico. Nello SPA, per lo stato attuale vengono riassunti gli aspetti relativi alla classificazione acustica, al censimento dei ricettori e al clima acustico attuale. La zonizzazione acustica del Comune di Potenza Picena recepisce le delimitazioni delle fasce di pertinenza stradale, associando classi acustiche di pari limite agli ambiti di fascia A e B dell'autostrada A14, ma non contiene la previsione del Nuovo Svincolo. L'intervento si sviluppa all'interno della classe di zonizzazione acustica II. All'interno dell'area di studio non sono presenti ricettori sensibili. Risulta verificato dal Proponente il tema della concorsualità acustica con le altre infrastrutture di trasporto limitrofe. Tale verifica ha evidenziato che nel territorio interessato dal futuro Svincolo di Potenza Picena non sono presenti ferrovie acusticamente concorsuali; le altre strade interconnesse con quelle oggetto di intervento sono state considerate nel modello acustico.

La valutazione dell'impatto acustico è stata condotta con riferimento sia alla fase di cantiere che a quella di esercizio. Per la fase di cantiere, le simulazioni hanno evidenziato 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 (altezza 4 m e lunghezza di circa 45 m). Il Proponente precisa, comunque, che sarà compito dell'impresa appaltatrice dei lavori, in base alla propria organizzazione e ai tempi programmati, verificare la necessità di aggiornare la documentazione di impatto acustico presentata per tutte le lavorazioni, nel rispetto delle specifiche normative e considerando lo studio come base analitica e modellistica. Le suddette specifiche valutazioni dovranno dimostrare il rispetto dei limiti acustici ovvero supportare la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti acustici, nei casi in cui essa risulti necessaria. In tali casi l'impresa dovrà comunicare agli Enti Competenti, con il dovuto anticipo, tutti gli elementi tecnici necessari ai fini di legge e per la completa contestualizzazione spaziale e temporale delle attività rumorose. In particolare, si farà riferimento ai contenuti del presente documento evidenziando le modifiche eventualmente intercorse e i necessari correttivi alle stime di impatto e al dimensionamento delle eventuali misure di mitigazione, nonché specificando l'entità e la durata delle eventuali deroghe richieste.

Per la fase di esercizio, lo studio dei flussi di traffico è stato condotto con riferimento a diversi scenari. All'interno dell'ambito di studio sono presenti 30 ricettori (intesi come numero di piani) residenziali. Le nuove opere comportano l'inserimento di nuove sorgenti di rumore, quali le rampe dello svincolo, che si avvicinano ad alcuni ricettori, provocando pertanto l'insorgere di superamenti dei limiti per cinque ricettori (377, 378, 380, 382, 399). 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.

La prevista realizzazione delle barriere acustiche nel Progetto consente di mitigare l'impatto acustico e di garantire il rispetto dei limiti acustici vigenti esterni ed interni ex DPR 142/04 in tutta l'area interessata dall'intervento. L'impegno complessivo in opere di mitigazione risulta pari ad uno sviluppo complessivo di 659 m, per una superficie di 3.175 m². Nello SPA vengono descritti nello specifico gli interventi di mitigazione previsti.

Il Proponente precisa che sarà compito dell'impresa appaltatrice dei lavori, in base alla propria organizzazione e ai tempi programmati, verificare la necessità di aggiornare la documentazione di impatto acustico per tutte le lavorazioni, nel rispetto delle specifiche normative e considerando lo studio allegato al Progetto Definitivo come base analitica e modellistica.

Con riferimento al Piano di Monitoraggio

Nella documentazione presentata dal Proponente non si riscontra il Piano di Monitoraggio Ambientale, anche se cenni a specifiche azioni di monitoraggio sono presenti nello SPA in corrispondenza della singola componente ambientale Rumore.

Con riferimento alla Relazione sulla gestione dei materiali da scavo

Il Proponente presenta, oltre a quanto riportato direttamente nello SPA, la Relazione sulla Gestione dei materiali da scavo.

La gestione dei materiali di scavo avverrà nell'ambito della Parte Quarta del D. Lgs.152/2006, 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.

L'inquadramento della gestione delle terre è previsto nell'ambito del DPR 120/2017, relativi alle opere non soggette a Valutazione di Impatto Ambientale, in riferimento alla definizione dell'art. 2 comma 1 lett. u, con inquadramento all'art. 22 del medesimo decreto (e richiamo alla dichiarazione del produttore di cui agli artt. 20 e 21 del medesimo decreto). Tale ipotesi di gestione è anche ai fini di una corretta elaborazione tecnico-economica del progetto e di un'adeguata valutazione dell'iniziativa sotto il profilo dell'impatto ambientale. Il Proponente, tuttavia, 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. Pertanto, le condizioni riportate nello SPA potranno essere considerate sempre nell'ambito delle condizioni definite dalla normativa vigente (DPR 120/17 recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo) per il riutilizzo dei materiali di scavo. Si prevede infatti che la gestione dei materiali di scavo nell'ambito dei lavori di realizzazione del progetto e delle terre prodotte nelle aree di cantiere, per le sistemazioni a verde e per il ripristino delle stesse, e per le parti in rilevato e di riempimento, sia svolta ai sensi dell'art.184-bis (Sottoprodotto) del D. Lgs.152/2006 e del DPR 120/2017.

Il "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo" (DPR 120/2017), definisce ulteriormente e operativamente la disciplina della gestione delle

terre e rocce da scavo. Il quadro ambientale prevede che una parte dei materiali di scavo, derivanti dai lavori, non venga riutilizzata in opera e venga pertanto inquadrata come rifiuto, con destinazione ad impianto di conferimento e/o recupero.

Le attività con inquadramento a rifiuto dei materiali di risulta, o di un loro recupero, seguiranno la normativa di individuazione e classificazione dei rifiuti ed i criteri di gestione e trasporto in discarica o in impianto autorizzato al recupero.

Il Proponente evidenzia che tutti i materiali da scavo, che non rispetteranno le condizioni già esposte per il riutilizzo in sito o in siti diversi da quello di scavo, saranno sottoposti alle disposizioni vigenti in materia di rifiuti, riportate nella Parte IV "Norme in materia di gestione dei rifiuti e di bonifica dei siti inquinanti", ai sensi dell'art.183 comma 1 lett. a) del D. Lgs.152/06. Allo stesso tempo, le tipologie di materiali identificate quale rifiuto (art.183), perché riferite ad operazioni di demolizione, saranno opportunamente e direttamente gestite in impianti di trattamento e recupero o smaltimento in discarica (ad es., i fanghi di risulta derivanti da perforazioni profonde; i 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, ecc.). Con il termine "rifiuto", l'art. 184, comma 1, lett. A) del D. Lgs.152/2006 indica qualsiasi sostanza od oggetto di cui il detentore si disfi o abbia deciso o abbia l'obbligo di disfarsi. In tal senso si evidenzia che il progetto non si prevede il riutilizzo del materiale proveniente da operazioni di scavo, e pertanto se ne dispone l'allontanamento.

Il bilancio delle terre riportato nella Relazione riassume i quantitativi dei materiali che saranno movimentati per la realizzazione dei diversi interventi, indicando i volumi in banco degli scavi e dei riutilizzi ricavati dagli elaborati progettuali. Rispetto al volume in banco, si dovrà tenere conto sia del fisiologico rigonfiamento che si verifica nelle terre e nei materiali da scavo al momento della loro estrazione dal banco naturale, sia dell'effetto, in termini di modifiche di volume, prodotto dalle tecniche utilizzate per il loro reimpiego.

I **volumi di scavo** complessivi per la realizzazione dell'intervento sono pari a circa **26.343 m³**, così suddivisi: 14.625 m³ circa provenienti dagli scavi di inerti lungo il tracciato stradale in progetto; 11.718 m³ circa dalle operazioni di scotico del vegetale (spessore medio di circa 20 cm).

Il **fabbisogno** per la realizzazione dell'infrastruttura e delle opere di intervento è stimato in circa **113.986 m³**, di cui 107.877 m³ circa in riempimento o sistemazioni in rilevato, e circa 6.109 m³ per le sistemazioni a verde con vegetale.

La stima dei **volumi da scavo riutilizzati come sottoprodotti**, ai sensi del DPR 120/2017, risulta pari a circa **19.271 m³**, prevista soprattutto per il riempimento e il reinterro (la sistemazione a verde è completamente soddisfatta dallo scotico vegetale, pari a 6.109 m³). Come precedentemente indicato, le caratteristiche tecniche dei materiali prodotti dagli scavi risultano non soddisfare i requisiti prestazionali standard richiesti. Quindi, per le porzioni indicate, 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 m³** con materiale inerte avente caratteristiche tecniche prestazionali idonee per la messa in opera in rilevato. La fornitura esterna non prevede, come indicato, l'approvvigionamento del vegetale per le sistemazioni a verde previste (rif elaborati a codifica SUA). Tutti i materiali, approvvigionati da cava e da esterno, avranno relativa certificazione di idoneità tecnico-ambientale, in modo tale da non modificare e garantire il quadro ambientale di riferimento.

Dal quadro sopra riportato, si evince un **esubero** pari a circa **7.072 m³** di scavo - **5.610 m³** da scotico e **1.462 m³** per inerti con vegetale e apparati radicali. Queste quantità, a cui si aggiungono i materiali provenienti dalle operazioni di rimozione delle barriere e dalla demolizione delle pavimentazioni e dalle parti d'opera in calcestruzzo, saranno gestiti a **rifiuto**

e destinati preferibilmente a idonei impianti autorizzati al recupero o smaltite in discarica. È stata fatta, a tal riguardo, una ricognizione territoriale per l'individuazione preventiva di cave di prestito in servizio e di siti di conferimento autorizzato dei rifiuti finalizzato a contenere i tempi di trasporto, privilegiando siti posti a minor distanza dall'area di intervento (per le cave distanza minima 25 km e massima 90 km; per gli impianti di recupero materiale, stoccaggio e discariche distanza minima 20 km e massima 95 km), come da elaborato specifico presente nella documentazione.

Per ciò che concerne le caratterizzazioni, il Proponente segnala che l'area di progetto è stata interessata da una campagna di indagine per la caratterizzazione ambientale dei terreni in sito, svolta in attesa dell'esecuzione delle indagini geognostiche puntuali. Nel corso delle campagne di indagine, a supporto della progettazione, sono stati prelevati un totale di 4 campioni di terreno da sottoporre a caratterizzazione ambientale, provenienti da 4 punti di indagine, distribuiti all'interno della zona di intervento.

Vengono riportate nello SPA le metodiche di campionamento e le analisi chimico-fisiche condotte in laboratorio. Dai risultati analitici emerge che: il 100% dei campioni analizzati in laboratorio risulta conforme ai limiti di cui alle CSC (Concentrazioni Soglia di Contaminazione) della colonna B, della Tabella 1 dell'Allegato 5 alla Parte IV - Titolo V del D. Lgs. 152/06, indicata come riferimento per la destinazione d'uso dei siti di intervento; il 100% dei campioni sul totale (4 su 4 analisi), risultano avere tenori al di sotto dei limiti di CSC (Concentrazioni Soglia di Contaminazione) riferiti alla destinazione di uso residenziale o agricola, indicati in colonna A della tabella 1, allegato 5 al titolo V parte IV del D. Lgs. n. 152/2006; in nessun caso si segnala una concentrazione anomala in composti "indicatori" di potenziali criticità ambientali, quali composti organici aromatici o policiclici aromatici (il 100% dei campioni analizzati in laboratorio e prelevati nelle aree di scavo risulta conforme, per tali parametri, ai limiti di CSC di colonna A della Tabella 1 dell'Allegato 5 alla Parte IV - Titolo V del D. Lgs. 152/06). Per quanto riguarda la presenza di fibre amiantifere, in coerenza con la natura geologica dei terreni ed all'assenza rilevata di materiale antropico specifico, il 100% dei campioni analizzati in laboratorio e prelevati nelle aree di scavo risulta conforme ai limiti della Tabella 1 dell'Allegato 5 alla Parte IV - Titolo V del D. Lgs. 152/06.

Nel complesso, tali risultati consentono al Proponente, quindi, di affermare che:

- data l'assenza di superamenti dei limiti di Concentrazione Soglia di Contaminazione di cui alla colonna B della Tabella 1 dell'Allegato 5 alla Parte IV Titolo V del D. Lgs. 152/06, tutti i materiali e i terreni da scavo di interesse progettuale sono riutilizzabili e possono essere inquadrati come sottoprodotti;
- tutti i materiali scavati possono essere reimpiegati per la realizzazione di rinterri, rilevati e terrapieni di rimodellamento nell'ambito delle opere in progetto, essendo queste assimilabile ai siti a destinazione d'uso industriale/commerciale cui fa riferimento la colonna B sopra citata;
- la maggior parte dei materiali (sulla base delle analisi con concentrazioni al di sotto dei valori soglia della colonna A) può essere riutilizzato in siti a destinazione verde o residenziale o anche come reimpiego in porzioni sature;
- per tutti i materiali sono soddisfatti i requisiti di compatibilità ambientale, avendo verificato la qualità ambientale in relazione anche alla coincidenza dei siti di scavo con le destinazioni di riutilizzo.

Lo SPA contiene anche alcune disposizioni indicate dal Proponente per la corretta gestione dei materiali da smaltire a discarica o ad impianti di recupero.

CONSIDERATO E VALUTATO che hanno espresso le proprie **osservazioni** i seguenti Enti e soggetti privati, ai quali il Proponente ha provveduto a dare le **risposte** (nota prot. ASPI n. 22750 del 12/12/2023, acquisita la prot. CTVA/13951 del 12/12/2023) di seguito riportate:

1) Signora Anna Di Napoli (nota del 2/10/2023, acquisita al prot. MASE/156712 del 3/10/2023), proprietaria di alcuni terreni parzialmente interessati dall'intervento

Considerazioni di carattere generale

Il progetto è inserito in area soggetta a Vincolo Paesaggistico ex DL 42/2004. 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. 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. 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 6/01/1983. 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. 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

Risposta del Proponente

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. L'iniziativa fornisce un collegamento stradale diretto all'autostrada, in modo da favorire lo sviluppo dell'area e da agevolarne una maggiore integrazione con le aree più produttive presenti sulla costa. 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.

Archeologia

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.

Risposta del Proponente

Si segnala che è stata avviata, come da normativa, la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico con la Soprintendenza territorialmente competente che ha prescritto specifiche indagini al riguardo e a cui spetta il parere finale al quale il progetto dovrà attenersi.

Vegetazione e opere a verde

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 L.R. 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.

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 inadeguate, 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.

Risposta del Proponente

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. 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 stabilita 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.

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.

Mitigazioni: Barriere acustiche e Campo da golf

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 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. È 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.

Risposta del Proponente

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 sarà attuato nei termini da questi eventualmente indicati.

Circa la presenza del campo da golf, 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 D. Lgs. 35/11) e sarà quindi attuato nei termini da questi eventualmente indicati.

Rischio Idrogeologico

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. 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.

Risposta del Proponente

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.

Aspetti relativi alla progettazione

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 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 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.

Altre osservazioni riguardano la mancata attenzione nel progetto dei seguenti elementi: coltivazione continua tutto l'anno nella zona di prodotti agricoli locali; presenza di un appostamento fisso per l'esercizio dell'attività venatoria e di uno specchio d'acqua per il richiamo (autorizzato dalle Autorità competenti e considerato di particolare interesse dal punto di vista naturale ed ambientale, per la sosta e ripartenza di alcune specie volatili).

Risposta del Proponente

La proposta non può essere accolta. La scelta dell'alternativa progettuale preferibile (Alternativa 1) scaturisce da un'analisi multicriteria 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. Le motivazioni che hanno portato ad escludere

l'Alternativa 3 sono di seguito sintetizzate: il cappio dello svincolo a trombetta, in corrispondenza del confine del campo da Golf, avrebbe un raggio della rampa di soli 54 m, nettamente inferiore rispetto a quello delle altre due alternative; la rotatoria 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 localizzativo l'alternativa 3, in quanto compromette l'integrità fondiaria delle aree a margine della carreggiata sud dell'A14. 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.

Circa la presenza delle attività agricole e dell'appostamento fisso per l'attività venatoria, il Proponente evidenzia che 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 delle amministrazioni centrali (MASE, MIC, Soprintendenza) competenti e/o preposte e sarà realizzata nei termini da questi eventualmente indicati.

2) Provincia di Macerata, Settore Gestione del Territorio e Ambiente (nota n. 1205646 del 3/10/2023, acquisita al prot. MASE/157635 del 4/10/2023)

1. 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";
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-DGAMB-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;

5. altre richieste riguardano le successive fasi autorizzatorie. In particolare, 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; l'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.

Risposta del Proponente

In merito al **punto 1**, il Proponente riscontra che 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 riducesse 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 cappio dello svincolo.

In merito alla richiesta di cui al **punto 2**, il Proponente ritiene che la stessa sia accoglibile, valutando nella successiva fase di progetto esecutivo, la sostituzione dell'arbusto non autoctono Forsythia x con equivalenti arbusti autoctoni che non necessitano di potatura.

Anche la richiesta di cui al **punto 3** viene ritenuta dal Proponente accoglibile, confermando che il piano di manutenzione degli interventi ha valore prescrittivo nei confronti dell'Appaltatore.

Circa le osservazioni di cui al **punto 4**, il Proponente precisa che 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.

Risulta al Proponente accoglibile la richiesta relativa alla documentazione per ottenere il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica. In particolare, viene evidenziato che il presente progetto di fattibilità tecnico economica è stato redatto ai sensi del D. Lgs. 36/2023 (Nuovo codice degli Appalti) e, 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. Inoltre, viene precisato che 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).

Inoltre, circa gli approfondimenti documentali richiesti in merito alle componenti suolo e acque (superficiali e sotterranee), il Proponente reputa accoglibili le richieste della Provincia di Macerata. In particolare, viene rimarcato che le risultanze della campagna indagini geognostiche in sito e prove di laboratorio sono contenute nell'elaborato di progetto T0979FTDGGEO0000000000RGEO-0001-00P1 e T0979FTDGGEO0000000000RGEO-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 rotatoria sulla Helvia Recina SP571. Tale rotatoria 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. Infine, viene precisato anche che le indicazioni delle aree permeabili (scarpate 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 (T0979FTSVCIVPK01A00000DSTD-0300-00). Il progetto esecutivo conterrà una planimetria con indicate esplicitamente le dimensioni delle aree permeabili ed impermeabili di progetto.

3) Regione Marche, Dipartimento Infrastrutture, territorio e protezione civile, Direzione Ambiente e Risorse idriche, Settore Valutazioni e autorizzazioni ambientali (nota del 4/10/2023, acquisita al prot. MASE/158161 del 4/10/2023)

Il documento della Regione Marche riporta le osservazioni pervenute anche dall'Azienda Sanitaria Territoriale di Macerata (AST), dalla Provincia di Macerata (già considerate a parte sopra) e dall'ARPA Marche, oltre che dal Settore interno Infrastrutture e Viabilità.

Nel contributo pervenuto **dall'Azienda Sanitaria Territoriale di Macerata**, che ha competenza in materia di salute umana, non sono rilevate osservazioni sul progetto e 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.

Risposta del Proponente

Nel riaffermare che il progetto è stato redatto rispettando la normativa vigente, il Proponente accoglie le ulteriori raccomandazioni che, in accordo con le eventuali prescrizioni e raccomandazioni del MASE, verranno prese in considerazione in fase di progetto esecutivo.

Nel contributo dell'ARPA Marche sono presenti le seguenti osservazioni (con relative risposte da parte del Proponente).

Componente Aria

Viene raccomandato che: ove previsto dal progetto, si proceda al rinverdimento delle aree (ad esempio i rilevati) in cui siano già terminate le lavorazioni senza aspettare la fine lavori dell'intero progetto; si evitino le movimentazioni di materiali polverulenti durante le giornate con vento intenso; si utilizzino veicoli a servizio del cantiere omologati con emissioni rispettose delle più recenti normative europee al fine del contenimento delle emissioni dei gas di scarico. In fase di cantiere dovrà essere attuato il monitoraggio delle polveri (PM₁₀ e PM_{2,5}), 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.

Risposta del Proponente

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. 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.

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. 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.

Campi elettromagnetici

L'ARPAM afferma che 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.

Risposta del Proponente

Viene riscontrato che 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 (ENEL) che dovrà valutare la necessità dell'inserimento. 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.

Componente rifiuti

L'ARPAM fornisce raccomandazioni in merito al trattamento dei rifiuti prodotti, che:

- 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" dovranno essere esclusi dal campo di applicazione del D.P.R. n.120/2017 ed agli stessi deve applicarsi 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.

Risposta del Proponente

Il Proponente assicura che queste ulteriori raccomandazioni saranno prese in considerazione in fase di progetto esecutivo.

Componente Terre e rocce da scavo

L'ARPAM anche in questo caso elabora le seguenti 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 deve 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.

Risposta del Proponente

Anche in tal caso, il Proponente assicura che queste ulteriori raccomandazioni saranno prese in considerazione in fase di progetto esecutivo.

Nel contributo giunto dal **Settore Infrastrutture e Mobilità della Regione**, che ha competenza in materia di progettazione di infrastrutture viarie, non si rilevano motivi ostativi alla realizzazione dell'intervento di che trattasi. Vengono espresse, tuttavia, le seguenti osservazioni:

- circa la componente Idrogeologia – Geologia – Geotecnica, viene evidenziato che l'area di intervento è esterna a quelle perimetrate dal PAI (piano di assetto idrogeologico) della Regione Marche e, 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, il 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;
- in merito alla componente Fauna, il Settore afferma, con riguardo alla frammentazione dell'area che la realizzazione dell'opera comporterà, che 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.

Risposta del Proponente

Sulla prima questione, il Proponente rileva che nell'ambito del progetto presentato si è tenuto conto di tale aspetto, risultando che non si determina una riduzione dei tempi di corrivazione. 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. La rete di drenaggio delle viabilità è stata mantenuta separata dal reticolo di canalizzazioni esistente, che funge solo da recapito finale delle portate. 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.

Circa gli aspetti vegetazionali sollevati dalla Regione Marche, il Proponente fornisce i seguenti chiarimenti. 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.

Sulla questione dello **studio relativo agli attraversamenti faunistici**, è stata predisposta dal Proponente una specifica **Nota integrativa**, a cura del dottore naturalista, progettista specialistico. In questa, viene rilevato che nel contesto dell'area di progetto e nell'ottica del mantenimento delle connessioni e della permeabilità della matrice agricola è possibile individuare nell'area interclusa tra l'Autostrada A14, la SP Helvia Recina e il nuovo svincolo in progetto un potenziale effetto barriera per anfibi, rettili e microfauna. In quest'area i punti ottimali di possibile attraversamento per la fauna sono rappresentati 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'erpeto fauna e della microfauna che si dovesse avventurare in quest'area (ISPRA, 2008). 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, 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.

Circa l'ulteriore richiesta avanzata dalla regione Marche di valutare la possibilità di realizzare un'area parcheggio in prossimità del casello ai fini di incentivare la condivisione della mobilità (car sharing), il Proponente ritiene che, al momento, non risultino 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 avutisi con gli Enti Locali ed i Privati.

4) ARPA Marche, osservazioni su Matrice Acque inviate oltre i termini (nota del 13/11/2023, acquisita al prot. MASE/182725 del 13/11/2023)

Sono state inviate a parte dall'ARPA Marche alcune osservazioni riferite unicamente alla componente Acque. Sulla base di quanto previsto nello Studio Preliminare Ambientale e nella Relazione Tecnica-illustrativa, 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".

Sarebbe inoltre opportuno che venisse 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.

Risposta del Proponente

Viene assicurato che per la fase di esercizio saranno richieste tutte le autorizzazioni a norma di legge.

Il Proponente segnala che 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.

5) Ministero della Cultura, SABAP Ascoli Piceno-Fermo-Macerata (nota 11299 dell'11/10/2023)

Il MIC ha espresso alcune osservazioni relativamente agli aspetti paesaggistici e archeologici. In merito alla componente **Paesaggio**, viene chiesto al Proponente che:

- 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;
- 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;
- 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;
- 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;

- chiarire le interferenze con i fabbricati rurali presenti nelle aree di intervento;
- chiarire le interferenze con il vicino campo da golf posto ad est dell'autostrada, sviluppando opportune opere di mitigazione;
- 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.

Con riferimento agli **aspetti archeologici**, 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.).

Risposta del Proponente

Circa le questioni relative alle **opere a verde**, il Proponente precisa che queste 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. 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.

Per quanto riguarda la **scelta dei cromatismi** dei fabbricati e della pensilina di stazione, si afferma che la scelta 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 si propone 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.

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. 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 (T0979FTDGGEN0000000000RGEN-0002-00) e al par. 6.8.3 della Relazione paesaggistica (T0979FTDGGEN0000000000RAUA-0001-00), alla quale sono allegati 3 fotosimulazioni che per inquadratura coprono l'intero intervento. Come già detto sopra, 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. Le altre due sono viste da terra che ricadono sulle due direttrici panoramiche individuate dal PRG vigente di Potenza Picena. 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).

Il Proponente precisa anche che 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.

Sulla specifica questione della minimizzazione del frazionamento dei terreni e delle proprietà agricole, al fine di ridurre al minimo l'interferenza col sistema agricolo fondiario e la deframmentazione dei suoli, eventualmente anche riducendo il piazzale posto vicino al casello, il Proponente ha fornito approfondimenti nella sopra richiamata Nota integrativa. In particolare, viene segnalato che 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. Si mette in evidenza che 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, secondo il Proponente, 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, innaffiatrici di cloruri di calcio in soluzione, motopale per carico sale, ecc.), che si troveranno ad operare in condizioni ambientali particolarmente critiche. Il Proponente ritiene, pertanto, che le dimensioni del posto neve, valutate anche nel rispetto della sicurezza degli operatori, siano corrette.

CONSIDERATO E VALUTATO che in data 20/12/2023, con propria nota prot. n. 1535488, trasmessa via PEC la Regione Marche ha **integrato** il proprio parere riportando **ulteriori osservazioni**, anche quelle espresse dall'ARPA Marche, a seguito delle controdeduzioni del Proponente sopra riportate. La Regione Marche, in particolare, evidenzia quanto segue:

- per quanto riguarda il **valore ecologico della vegetazione da abbattere**, considerando la valenza contenuta dei biotopi interferiti dall'opera e la prevista realizzazione da parte del Proponente di opere a verde da realizzare in aree idonee e limitrofe nel rispetto della normativa del Codice della strada, con relativo piano di manutenzione, si invita il Proponente ad applicare le misure obbligatorie per il controllo e l'eradicazione del tarlo asiatico del fusto adottate dalla Regione Marche e si raccomanda la massima conservazione degli esemplari ad alto fusto presenti nel sito di intervento;
- per la componente Fauna, viene sottolineata nuovamente "l'importanza di dispositivi idonei a convogliare gli animali verso i passaggi previsti per mitigare l'interruzione della permeabilità alla fauna". Si raccomanda, pertanto, "il ricorso a misure complementari d'adeguamento degli accessi che implicano la messa a dimora di vegetazione e la collocazione di strutture perimetrali di "invito", per canalizzare gli animali verso le imboccature dei passaggi e la corretta manutenzione ordinaria dei manufatti proposti, che è un fattore decisivo per mantenerne la completa funzionalità". Inoltre, è auspicabile per la Regione Marche "inserire un monitoraggio, per verificare l'effettivo utilizzo dei passaggi dopo l'entrata in esercizio della strada, con controllo delle orme o con strumentazione fotografica collegata a fotocellule all'infrarosso, da effettuare a cominciare dal primo anno di funzionamento dell'infrastruttura viaria per un periodo di almeno tre anni, poiché la fauna richiede un periodo di adattamento. Tale monitoraggio dovrà prevedere l'invio di report con frequenza semestrale";
- per la matrice **Acque**, dalla documentazione integrativa si prende atto che in fase di esercizio si procederà alla regolarizzazione, dal punto di vista autorizzatorio, degli scarichi prodotti, conformemente a quanto previsto dalla normativa vigente di riferimento;
- per la matrice **Aria**, con riferimento alla documentazione integrativa presentata, l'ARPAM ha rilevato che: non sono stati forniti chiarimenti sugli incrementi in percentuale delle concentrazioni di inquinanti in fase di cantiere; viene dichiarato che i rinverdimenti verranno effettuati al termine delle attività di cantiere; viene dichiarato che il monitoraggio della componente atmosfera non verrà effettuato, vista la scarsa sensibilità dell'area in cui si inserisce l'intervento. Si ritiene, pertanto, che: debbano essere installate barriere frangivento in corrispondenza dei recettori più prossimi alle lavorazioni; debba comunque essere effettuata una campagna per la misurazione della concentrazione di PM₁₀, oltre alla messa in pratica di ulteriori misure di mitigazione, qualora venga segnalata elevata presenza di polveri da parte dei vicini recettori;
- per la matrice **Campi Elettromagnetici**, in relazione alla documentazione allegata alle note integrative pervenute dalla società Proponente, viene espresso dall'ARPAM, circa il progetto proposto, il proprio nulla osta alla realizzazione dell'intervento in quanto in questa prima fase autorizzativa, sebbene siano previsti l'installazione, la costruzione e l'esercizio di impianti di rete elettrica in MT/BT e a bassa frequenza (50 Hz) a servizio del nuovo casello, non è coinvolta la società proprietaria della rete di distribuzione (ossia la "e-distribuzione") a cui compete la valutazione previsionale di inquinamento elettromagnetico dell'opera. È da specificare che all'interno della stazione di esazione saranno interrate esclusivamente linee in BT per l'alimentazione dei vari servizi, le quali sono escluse dal calcolo della fascia di rispetto o della DPA conformemente a quanto stabilito nel DM Ambiente del 29/05/2008. Inoltre, al di sopra della copertura del "fabbricato Posto neve" è prevista l'installazione di un nuovo impianto fotovoltaico (che genera energia elettrica direttamente in BT ad integrazione della corrente prelevata dalla rete di distribuzione) per il quale non sono necessari ulteriori atti di assenso dal momento che la sua realizzazione rientra nell'attività di edilizia libera per potenze nominali fino a 200 kW. Separatamente e successivamente a questo procedimento, è

prevista comunque la trasmissione di una seconda istanza alla Regione Marche ai sensi della L.R. 19/88 da parte dell'ente gestore Enel, nel caso in cui la realizzazione delle nuove infrastrutture di rete elettrica dovesse riguardare impianti in MT, quali nuovi elettrodotti aerei/interrati di allacciamento del casello alla rete di distribuzione esistente in MT, cabine di trasformazione secondarie MT/BT interne al casello nel fabbricato stazione e impianti, etc. Nell'ambito di tale seconda fase istruttoria, risulterà pertanto possibile definire la compatibilità dell'intervento con il rispetto dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e obiettivi di qualità stabiliti dal D.P.C.M. 08/07/2003;

- per la matrice **Rumore**, si riscontra la "presa d'atto" di quanto asserito dal Proponente nelle sue risposte alle osservazioni avanzate di cui sopra;
- per la matrice **Rifiuti/Suolo**, vista la documentazione presentata e tenuto conto che comunque il Proponente è tenuto a rispettare la specifica normativa di settore, viene ribadito che: la caratterizzazione ambientale in corso d'opera dovrà riguardare gli stessi parametri presi in esame nel corso della caratterizzazione già effettuata a marzo 2023; 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.

VALUTATO che:

Con riferimento agli elaborati progettuali:

In merito alla documentazione presentata dal Proponente, i contenuti dello Studio Preliminare Ambientale e dei relativi allegati appaiono sufficientemente esaustivi. Le soluzioni progettuali indicate negli elaborati allegati per la valutazione dell'assoggettabilità a VIA sono descritte con sufficiente completezza, ai fini di evincere i potenziali impatti che l'opera potrà determinare in fase di cantiere e di esercizio. Come segnalato dalle osservazioni e dai pareri espressi dagli Enti di cui sopra, risulta necessario, specie ai fini dell'ottenimento delle autorizzazioni necessarie, che la documentazione relativa agli aspetti paesaggistici venga integrata con ulteriori elaborati contenenti sezioni dedicate, studi di intervisibilità, fotosimulazioni o render (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 e a dimostrazione che l'opera non occulti visuali rilevanti appartenenti a punti di vista panoramici o ad elementi di valenza paesaggistica). In fase di esercizio, potrà inoltre essere regolarizzata (anche con apposita planimetria), dal punto di vista autorizzatorio, l'identificazione e la chiara distinzione

del percorso delle linee acque meteoriche sottoposte al trattamento (di prima pioggia) da quelle non trattate, dalla loro origine fino al trattamento e recapito finale, conformemente a quanto previsto dalla normativa vigente di riferimento.

Con riferimento alla coerenza dell'intervento in progetto con il Quadro Pianificatorio e Programmatico

Il progetto non risulta in contrasto con le indicazioni contenute negli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale e con il regime vincolistico esistente.

In merito alla compatibilità con i vincoli ambientali e con le aree di salvaguardia, emerge la necessità che vengano rispettati i vincoli che sussistono sull'area di progetto riguardanti la tutela paesaggistica (con il rispetto delle procedure di autorizzazione previste dall'art. 146 del D. Lgs. 42/2004) e quella archeologica (relativamente ai saggi da condurre e alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'art. 25 del D. Lgs. 50/2016, concordata con la Soprintendenza competente). A seguito della presente procedura, il Proponente dovrà richiedere l'autorizzazione paesaggistica, al fine di valutare la compatibilità dell'intervento proposto con specifica considerazione dei valori paesaggistici.

Con riferimento agli impatti potenziali sulle componenti ambientali

Per ogni componente ambientale (Popolazione e salute umana, Biodiversità, Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare, Geologia e Acque, Atmosfera, Sistema paesaggistico e Rumore) è stata fornita una sufficiente descrizione dello stato attuale e dei possibili impatti in fase di costruzione e di esercizio. In generale, per le componenti si può ritenere l'impatto poco significativo o di bassa significatività, tenuto anche conto delle varie misure di prevenzione e mitigazione previste dal Proponente nel progetto che appaiono congrue. Si prende atto dell'accoglimento da parte del Proponente delle osservazioni e richieste espresse dalla Regione Marche in merito agli aspetti faunistici (in particolare, gli attraversamenti faunistici). Quindi, non emergono particolari elementi di criticità tali da comportare impatti ambientali negativi e significativi.

In sede di **progettazione esecutiva**, il Proponente dovrà specificare e dettagliare in modo più approfondito rispetto all'attuale livello di progettazione:

- i criteri di organizzazione delle varie fasi del cantiere in modo tale da non creare ostacoli alla rete viaria interessata e al traffico locale transitante;
- circa le componenti suolo e acque (superficiali e sotterranee), gli aggiornamenti progettuali derivanti dalle risultanze delle ulteriori indagini geognostiche nel sito oggetto di intervento, con relativi sviluppi planimetrici, in modo da consentire l'individuazione esatta delle dimensioni delle aree permeabili ed impermeabili (specie per l'area dei piazzali e della rotatoria di progetto) e la verifica della 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, così come richiesto dalla Provincia di Macerata nelle sue osservazioni);
- le modalità di trattamento dei rifiuti prodotti (secondo le indicazioni e le raccomandazioni fornite dalla Regione Marche) e quelle di gestione dei materiali da scavo (secondo le indicazioni e raccomandazioni fornite dall'ARPAM).

Con riferimento ai contenuti del Piano di Monitoraggio Ambientale

Il Proponente non presenta un Piano di Monitoraggio Ambientale all'interno del documento dello SPA, ma si limita ad indicare specifiche azioni di monitoraggio solo per la componente Rumore, rinviando alla successiva fase di progettazione esecutiva i dettagli di un vero e proprio piano di monitoraggio. Si fa presente la necessità che il PMA in fase di progettazione esecutiva comprenda, oltre alla componente Rumore, anche quella dell'Atmosfera (emissioni polveri, limitatamente alla fase di cantiere) e della fauna, seguendo quanto suggerito anche dalla Regione Marche nel suo parere. Il PMA dovrà essere redatto in accordo con ARPA Marche e secondo le "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006; D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.) – agg. 2014", predisposte dall'ISPRA. Per il monitoraggio acustico e per la fauna, il PMA deve riguardare esplicitamente le fasi Ante operam, Corso d'opera e Post operam.

Con riferimento alla Relazione sulla gestione dei materiali da scavo e da demolizione

Il Proponente, nella Relazione sulla gestione dei materiali da scavo, parla di terre da scavo qualificate come **sottoprodotti**, in riferimento all'art. 184 bis del D. Lgs. 152/2006 (da riutilizzare nell'ambito dell'intervento), per una parte dei volumi proveniente da materiale inerte profondo; e come **rifiuti**, in riferimento all'art. 183 del D. Lgs. 152/2006, per la maggior parte dei materiali da scavo. Il Proponente si riserva di rivalutare nella successiva fase progettuale, l'inquadramento dei materiali da scavo (o di una loro parte), anche alla luce di più approfondite valutazioni in sito e di ulteriori indagini a carattere geotecnico ed ambientale, secondo quanto previsto dalla normativa del DPR 120/2017. Il Proponente, pertanto, valuterà tale disposizione nel seguito dello sviluppo progettuale, secondo le condizioni definite dalla normativa vigente (DPR 120/17) per il riutilizzo dei materiali qualificati come sottoprodotti e per l'inquadramento a rifiuto dei materiali di risulta (in tale fattispecie, con relativa individuazione e classificazione, oltre che definizione dei criteri di gestione e trasporto in discarica o in impianto autorizzato al recupero, come da art. 183, comma 1 lett. a del D. Lgs. 152/06). Poi si prevede che nell'ambito del riutilizzo in situ dei volumi da scavo inquadrati come sottoprodotti (m³ 19.271) "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", mentre solo una minima parte potrà essere riutilizzata tal quale. Si ricorda che tale procedura di trattamento con legante a calce o con altri leganti deve essere finalizzata al miglioramento delle caratteristiche di lavorabilità e di resistenza meccanica in opera dei terreni e risulta quindi applicabile per conferire al materiale le caratteristiche geotecniche, compreso il grado di umidità, necessarie per conferire all'opera la portanza richiesta. Si rileva, infatti che, nell'ambito dell'art. 184 bis del D. Lgs. 152/06, tale pratica di utilizzo del legante idraulico (trattamento con calce o cemento) può essere prevista nel caso di miglioramento geotecnico e non ambientale (ciò è confermato anche dalle Linee Guida del SNPA n. 54/2019), per cui la stima di riutilizzo in situ dei 19.271 m³ di materiali da scavo, previo trattamento con legante idraulico, sarebbe possibile solo con questa finalizzazione, sempre che non ci siano superamenti di CSC da aggiustare con tale trattamento (come effettivamente risulta dalle indagini di caratterizzazione ambientale dei terreni in sito, svolte dal Proponente in 4 punti di indagine). A tal fine valgono le indicazioni fornite dall'ARPAM, sopra riportate, circa la caratterizzazione ambientale in corso d'opera (che dovrà riguardare gli stessi parametri presi in esame nel corso della caratterizzazione già effettuata a marzo 2023); le altezze dei cumuli di terre e rocce da scavo (che 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); l'adozione di adeguati accorgimenti, al fine di evitare una eventuale contaminazione delle acque sotterranee (qualora gli scavi raggiungano la falda); la necessaria previsione che il trattamento a calce o con altri leganti, nel rigoroso rispetto

della normativa del corretto dosaggio e della preferenza per l'utilizzo di sostanze biodegradabili ed ecocompatibili, potrà essere effettuato al solo fine di migliorarne le caratteristiche costruttive e non per il raggiungimento dei requisiti ambientali previsti dalla normativa; la corretta tenuta in cantiere delle schede tecniche e di sicurezza dei prodotti utilizzati, a disposizione dell'Ente di Controllo; la previsione che 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 sede di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori, applicando la normativa vigente del DPR 120/2017 con le procedure di verifica ivi previste, dovrà comunque essere presentato all'ARPA Marche il Piano di Utilizzo Terre e rocce da scavo (PUT), per il relativo assenso.

DATO ATTO che:

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata” (Cons. St. 5379/2020);
- dette prescrizioni non rappresentano “un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di “sorveglianza ambientale”, da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio”;

Ribadendo che il Proponente è tenuto ad attuare tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione presentata; ad ottenere tutte le autorizzazioni necessarie per la realizzazione e l'esercizio dell'opera così come sopra ricordato; a ottemperare alle indicazioni e raccomandazioni fornite nei sopra citati documenti dalla Regione Marche, dell'ARPA Marche, della Provincia di Macerata e dal Ministero della Cultura, qualora non già ricomprese nel presente parere, nonché alle prescrizioni di seguito esposte.

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,

- che il progetto “Autostrada (A14): Bologna-Bari-Taranto. Svincolo di Potenza Picena” **non** determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., con le condizioni ambientali riportate nel seguito:

Condizione ambientale	1
Macrofase	ANTE-OPERAM

Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Elementi progettuali e cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	<p>In sede di progettazione esecutiva, il Proponente dovrà:</p> <p>a) approfondire la parte progettuale della cantierizzazione, prevedendo criteri organizzativi per le varie fasi del cantiere in modo tale da non creare ostacoli alla rete viaria interessata e al traffico locale transitante;</p> <p>b) integrare il progetto con gli aggiornamenti derivanti dalle risultanze delle previste ulteriori indagini geognostiche nel sito oggetto di intervento, con relativi sviluppi planimetrici, in modo da consentire l'individuazione esatta delle dimensioni delle aree permeabili ed impermeabili (specie per l'area dei piazzali e della rotatoria di progetto) e la verifica della 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.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE – CTVA
Enti coinvolti	Provincia di Macerata, settore competente

Condizione ambientale	2
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Piano di Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà predisporre un Piano di Monitoraggio ambientale (PMA), da concordare con l'ARPA Marche, conforme alle Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. 152/2006, D. Lgs. 163/2006 e s.m.i.) – agg. 2014. Il PMA dovrà essere trasmesso alla CTVA prima dell'approvazione del progetto esecutivo.</p> <p>Il Piano di monitoraggio dovrà riguardare almeno le componenti ambientali rumore, atmosfera e fauna, e dovrà essere sviluppato, per la parte acustica e fauna, secondo le fasi Ante Operam, in Corso d'Opera e Post Opera, seguendo anche quanto indicato dalla Regione Marche nel parere sopra riportato; e per la parte</p>

	atmosfera in relazione alla durata dei lavori. Per ogni componente si dovrà prevedere l'indicazione dei punti di monitoraggio, corredata di tabella con l'articolazione temporale dei campionamenti, secondo quanto sarà concordato con l'ARPAM.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MASE – CTVA
Enti coinvolti	ARPA Marche

Condizione ambientale	3
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Gestione dei materiali da scavo e dei rifiuti
Oggetto della prescrizione	<p>In sede di progetto esecutivo dovranno essere definite le modalità di trattamento dei rifiuti prodotti secondo le indicazioni e le raccomandazioni fornite dalla Regione Marche e quelle di gestione dei materiali da scavo secondo le indicazioni e raccomandazioni fornite dall'ARPAM, sopra riportate.</p> <p>Si ricorda che almeno 90 giorni prima dell'inizio dei lavori, ai sensi di quanto previsto dal DPR 120/2017, il Proponente/Esecutore dei lavori dovrà presentare all'Autorità Competente ARPA Marche il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dei lavori
Ente vigilante	MASE - CTVA
Enti coinvolti	ARPA Marche

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla