



ECP/ECP/CCI

Spett.le

**Provincia di Fermo**

Settore II – Sostenibilità Infrastrutture – Innovazione  
Pianificazione Ecologica

[provincia.fermo@emarche.it](mailto:provincia.fermo@emarche.it)

e, p.c.:

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

Dipartimento per le infrastrutture e le reti di trasporto  
Direzione generale per le autostrade e la vigilanza

sui contratti di concessione autostradali

Ufficio Ispettivo Territoriale di Roma

[uit.roma@pec.mit.gov.it](mailto:uit.roma@pec.mit.gov.it)

**Autostrade per l'Italia S.p.A.**

Direzione 7° Tronco – Pescara

[Autostradepertilialiadt7pescara@pec.autostrade.it](mailto:Autostradepertilialiadt7pescara@pec.autostrade.it)

Oggetto: Autostrada A14 BOLOGNA – TARANTO

Viabilità di collegamento allo svincolo di Porto Sant'Elpidio - km 270+800  
D.lgs. 3 aprile 2006 n. 152, art. 19 e s.m.i. - art. 4 della L.R. n. 11/19 e s.m.i.  
recanti “Disposizioni in materia di Valutazione Impatto Ambientale (VIA)”.  
Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA - “Realizzazione della  
Bretella di collegamento Lungotenna da loc. San Marco nel Comune di  
Fermo a svincolo A14 Porto S. Elpidio, ubicato in località San Marco/casello  
A14 dei Comuni di Fermo – Porto Sant'Elpidio”. Comunicazione di avvio  
del procedimento e richiesta dei contributi istruttori Conferenza dei Servizi  
semplificata asincrona art. 14-bis L. n. 241/90

**Parere per la Conferenza dei Servizi istruttoria**

Si fa riferimento alla lettera prot. n. 771 del 16/01/2025, con la quale codesta  
Provincia di Fermo ha indetto la Conferenza dei Servizi istruttoria - in forma  
semplificata ed in modalità asincrona - per la Verifica di assoggettabilità a VIA del  
progetto di realizzazione della “Bretella di collegamento LungoTenna – Porto

**Autostrade per l'Italia SpA**

Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento  
da parte di Holding Reti Autostradali SpA  
Sede Legale Via A. Bergamini 50 - 00159 Roma  
T +39 06 43631 - F +39 06 43634090  
[autostrade.it](http://autostrade.it) - [info@autostrade.it](mailto:info@autostrade.it)

Telegr. Autostrade Roma - Telex Autospa n. 612235  
[autostradepertilialia@pec.autostrade.it](mailto:autostradepertilialia@pec.autostrade.it)  
Capitale Sociale € 622.027.000,00 i.v.  
CF e P.IVA 07516911000 - CCIAA Roma 1037417

Sant'Elpidio", nonché alla documentazione messa a disposizione al link riportato nella lettera medesima.

Si premette che la CdS dovrà interessare il ns Concedente Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che legge per conoscenza.

L'intervento riguarda la realizzazione di una nuova strada extraurbana di tipo C che si sviluppa a partire dalla località San Marco (nel comune di Fermo), orientativamente in direzione sud – nord, per poi collegarsi alla viabilità esistente, dopo aver scavalcato il fiume Tenna, sulla rotatoria di accesso allo svincolo di Porto Sant'Elpidio dell'A14.

Oltre al suddetto innesto sulla rotatoria di svincolo, l'intervento dovrebbe prevedere anche la sostituzione dell'illuminazione esistente sulla stessa rotatoria con un nuovo impianto nonché lievi modifiche degli elementi marginali della rotatoria stessa e della Tangenziale di Porto Sant'Elpidio; tali opere non risultano tuttavia meglio specificate, come più avanti descritto.

Presa visione della documentazione messa a disposizione, si riscontrano i seguenti elementi sintetici principali:

- le informazioni fornite nello Studio del Traffico non sono sufficienti per valutare gli effetti trasportistici del nuovo innesto della Bretella di progetto sulla rotatoria di accesso all'autostrada e quindi anche sul piazzale di stazione;
- sia la rotatoria antistante al Casello autostradale che la Tangenziale di Porto Sant'Elpidio (quest'ultima sottopassante l'A14 al km 271+070) vengono rappresentate sulle planimetrie come delle viabilità in progetto (vedi ad es. elab. 15347-PFTE-01-STD-DWG-001 e 15347-PFTE-01-STD-DWG-002) sebbene risultino essere già esistenti, pertanto non è chiaro se vi siano previsti eventuali interventi di adeguamento, in particolare sulla stessa rotatoria e sull'opera di sottopasso dell'A14 da parte della Tangenziale.

Di seguito vengono indicati gli elementi che dovranno essere chiariti dal Proponente al fine di un positivo parere della scrivente.

#### Aspetti generali

1. Gli elaborati dovranno rappresentare in maniera completa lo stato di fatto, inclusi lo svincolo autostradale e la rotatoria con la Tangenziale che invece sulle tavole messe a disposizione non sono riportati (vedi ad es. la planimetria di progetto, elab. 15347-PFTE-01-STD-DWG-002). Negli elaborati dello stato di progetto dovrà essere data chiara indicazione degli interventi di progetto nuovi e in adeguamento dell'esistente (vedi ad es. elab. 15347-PFTE-01-STD-DWG-001 e 15347-PFTE-01-STD-DWG-002).
2. nell'"elenco ditte interessate" riportato sulla "Relazione per la determinazione delle indennità di espropriazione" del PFTE, vengono indicate delle particelle intestate ad ASPI, a tal proposito si ricorda che tutti gli attraversamenti come le occupazioni di proprietà autostradali sono soggetti alla stipula di apposito atto convenzionale - in attuazione degli artt. 25, 26, 27, 28 del Codice della Strada - D.lgs. n. 285/92 e nel rispetto dei vincoli dettati dagli artt. 65 e 66 del Regolamento di Attuazione - D.P.R. n. 495/92 - la cui efficacia è subordinata all'approvazione del ns Concedente MIT.

#### Aspetti trasportistici

3. Nello Studio del traffico è menzionato al capitolo 4.2 l'utilizzo dei dati di traffico acquisiti da Autostrade per l'Italia, che tuttavia nel documento non sono riportati in alcun punto. Pertanto, si richiede di esplicitare tali dati.
4. In merito all'ipotesi di decrescita della domanda del -5% al 2032 rispetto allo scenario base, riteniamo tale assunzione non chiaramente giustificata - e inoltre poco cautelativa - in quanto dai dati a nostra disposizione (escludendo gli anni 2020-2022 influenzati dal periodo pandemico) si evidenzia una crescita dei traffici ai caselli nell'area interessata dall'intervento. Si chiede pertanto di approfondire le ipotesi relative alla crescita della domanda.
5. Con riferimento alle simulazioni (scenario attuale, scenario di riferimento, scenari di progetto 1 e 2) si richiede di esplicitare all'interno del documento i flussi di traffico risultanti dalle simulazioni per i due caselli dell'A14 Porto Sant'Elpidio e Fermo-Porto San Giorgio e per la tratta compresa tra essi, suddivisi per direzione (ingressi/uscite, nord/sud).
6. Con riferimento alle simulazioni (scenario attuale, scenario di riferimento, scenari di progetto 1 e 2) si richiede di esplicitare all'interno del documento le matrici di

nodo per la rotatoria nei pressi dello svincolo (denominata nello Studio di Traffico "Rotatoria NORD").

7. Con particolare riferimento alla "Rotatoria "NORD" e alla tabella 17 dello Studio di traffico, dalla quale si evince che nello scenario progettuale 2 il ramo "NORD - casello" risulta essere in LOS C, data la forte vicinanza tra tale rotatoria e il piazzale di esazione, si richiede di inserire all'interno del documento una valutazione sulla lunghezza delle code nei vari rami e nei vari scenari simulati a valle delle modifiche delle ipotesi sulla crescita della domanda, dimostrando che tali code non possano influire sul funzionamento del piazzale di esazione. Inoltre, si richiede una valutazione delle prestazioni della rotatoria anche attraverso simulazioni di tipo dinamico e considerando anche lo scenario di punta della mattina.

#### Aspetti stradali

8. Per la rotatoria del Casello dovrà essere fornita la geometria di dettaglio dei vari elementi, con particolare riferimento a quelli introdotti o variati per effetto della realizzazione dell'intervento in oggetto (larghezza e organizzazione dell'anello, larghezza isole divisionali, larghezza delle entrate e delle uscite, ecc.).
9. Sulla nuova Bretella dovrà essere previsto un Portale a Messaggio Variabile per l'informativa degli utenti diretti sull'A14 dotato di piazzola di servizio per la manutenzione, in analogia a quanto esistente sugli altri due rami della Tangenziale di Porto Sant'Elpidio. Per quanto riguarda la piazzola di servizio per il PMV, si dovrà considerare uno spazio utile di circa 25 mq (circa 6 m di sviluppo x 4 m di profondità). Nella definizione geometrica di tale piazzola, si dovrà evidentemente tener conto della geometria delle barriere di sicurezza eventualmente da prevedere nel tratto interessato, in modo da adottare angoli di curvatura delle stesse che ne assicurino il corretto funzionamento.
10. Considerato che la Bretella approccia alla rotatoria al Casello con un tratto in discesa al 1,5 % lungo 130 m seguito da una salita al 2% di soli 15 m, si suggerisce di valutare l'opportunità di prevedere nel progetto della segnaletica delle bande rumorose al fine di indurre l'utente a rallentare prima dell'innesto.
11. Dovrà essere meglio argomentata la previsione, riportata al cap. 7 della relazione generale, di sostituire l'illuminazione esistente (torre faro) sulla rotatoria di

accesso allo svincolo autostradale con un nuovo impianto. Si fa presente che la scrivente dovrà essere opportunamente coinvolta nella progettazione del nuovo impianto stante la possibilità che si debba andare a realizzare una nuova illuminazione anche su aree di competenza ASPI.

Aspetti ambientali

12. Analizzando lo studio Preliminare Ambientale e il relativo studio acustico, emerge che l'opera prevista in progetto non comporta superamenti dei limiti acustici per nessuno dei ricettori mappati ma, esaminando gli elaborati di progetto la fascia di pertinenza acustica sembra essere disassata verso sud rispetto alla bretella di progetto (come riportato nell'immagine allegata tratta dallo studio). Si richiede di rimettere la tavola progettuale nonché di verificare conseguentemente le stime effettuate in merito alle fasce acustiche e concorsuali ed ai relativi limiti acustici dei ricettori impattati.



13. Dagli elaborati si evince inoltre che il progetto prevede un monitoraggio acustico post operam per alcuni ricettori ma, tuttavia, non vengono forniti i dettagli relativi alle modalità di esecuzione del monitoraggio. Si chiede pertanto di fornire tali elementi di dettaglio. Inoltre, si suggerisce di valutare l'opportunità di eseguire un

monitoraggio ante operam anche sui ricettori che verranno monitorati nella fase di esercizio.

14. Qualora dalle misure di monitoraggio post operam dovessero emergere esuberanti non previsti, si rappresenta che, eventuali opere di mitigazione acustica, dovranno essere dimensionate secondo quanto previsto dalla normativa vigente e la progettazione dovrà tenere conto delle fasce di rispetto autostradali e della concorsualità fra le diverse infrastrutture presenti. Gli oneri di tali interventi dovranno intendersi a totale ed esclusivo carico del Proponente sia per la fase di realizzazione che di manutenzione dell'opera.
15. In generale dovrà intendersi a totale ed esclusivo carico del Proponente la gestione di eventuali superamenti dei limiti normativi dovuti all'impatto dei lavori e dell'opera in esercizio sulle diverse componenti ambientali.
16. Per quanto riguarda il tema della gestione delle terre e rocce da scavo, fermo restando che la gestione delle aree interessate dagli scavi e dei materiali che ne originano, dal punto di vista della disciplina ambientale e delle relative procedure amministrative, dovrà intendersi a totale carico del Proponente, si raccomanda di concordare con la Direzione di Tronco le modalità operative e logistiche inerenti la gestione dei materiali da scavo laddove verranno previsti scavi nelle aree di pertinenza ASPI.

Pertanto, il parere sull'intervento è al momento sospeso, essendo ovviamente suscettibile di revisione qualora gli approfondimenti richiesti forniscano le opportune garanzie sulle opere di competenza della scrivente.