

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

SVINCOLO DI POTENZA PICENA

**PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICO**


**Documentazione Generale**

**Archeologia**

**Verifica Preventiva dell'interesse archeologico  
GIS MINISTERIALE**

VERIFICA a cura di: IL PROGETTISTA SPECIALISTICO Dott.ssa Ilaria Capparucci Elenco Naz.Archeologo - Fascia I - N.1750 T.L. ARCHEOLOGIA	RIESAME a cura di: IL RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Ing. Michele Angelo Parrella Ord.Ingg. Avellino N.933	VALIDAZIONE INTERNA a cura di: IL DIRETTORE TECNICO Ing. Sara Frisiani Ord. Ingg. Genova n.9810A T.A. AMBIENTE
--	--	--

CODICE IDENTIFICATIVO										ORDINATORE	
RIFERIMENTO PROGETTO			RIFERIMENTO DIRETTORIO				RIFERIMENTO ELABORATO				
Codice Commessa	Lotto, Sub-Prog. Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	W B S	Parte d'opera	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.	SCALA
T0979	0000	FT	DG	ARC	00000	00000	R	ARC	0005	00	

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

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

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

# **Autostrade per l'Italia S.p.A. - SABAP**

**Marche - MC – Potenza Picena**

**SABAP-MC\_2023\_00098-AC\_000003**

**AUTOSTRADA A14 BOLOGNA – BARI – TARANTO TRATTO:  
ANCONA SUD – PORTO S. ELPIDIO. SVINCOLO DI POTENZA  
PICENA**

**OPERA LINEARE - A RETE**

**autostrada - collegamento autostradale - Fase di progetto: fattibilità**

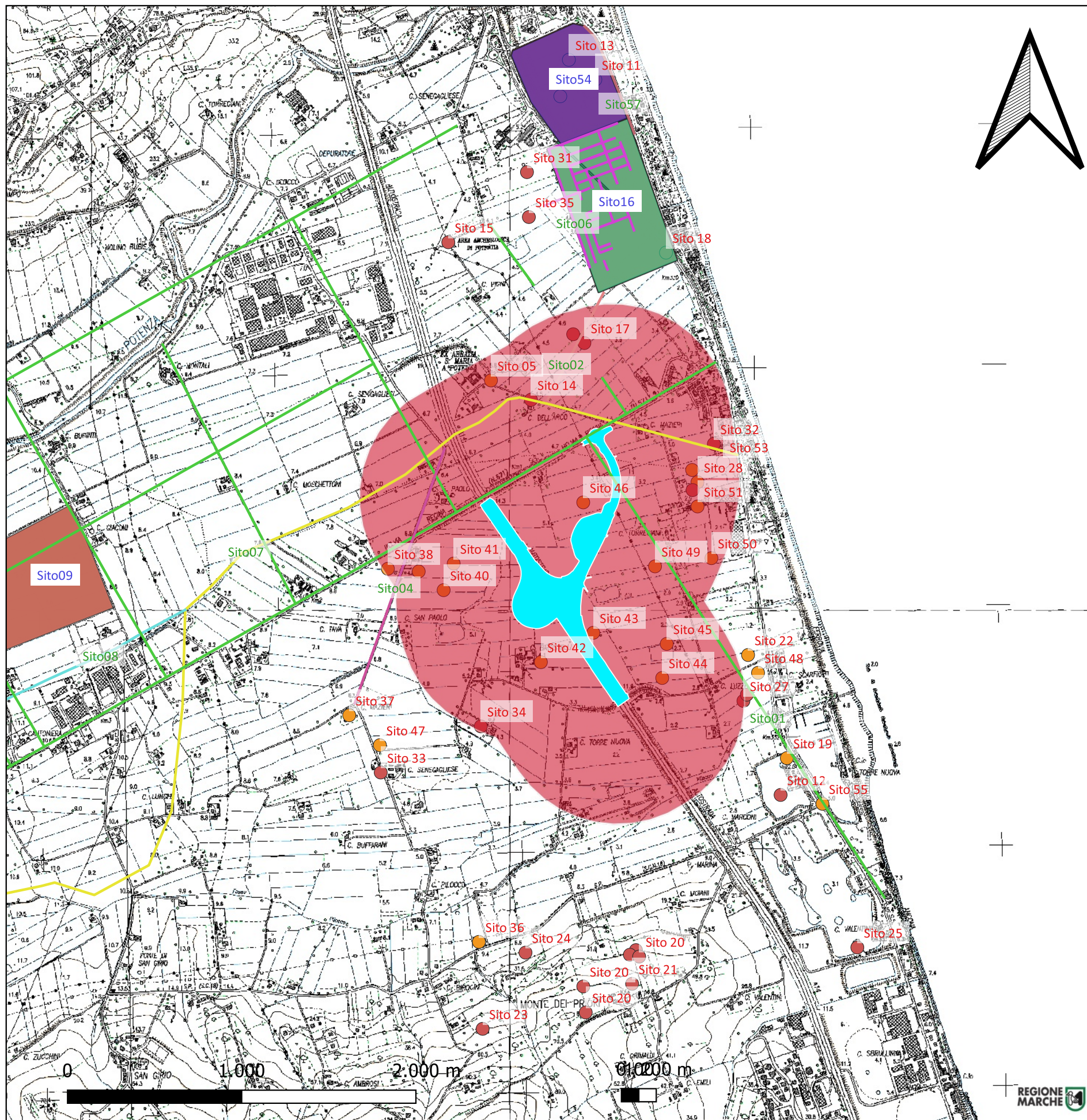
# CARTA DEL POTENZIALE - SABAP-MC\_2023\_00098-AC\_000003 - area 1

## potenziale alto - affidabilità ottima

Al fine di avanzare una valutazione del potenziale archeologico, si evidenziano i seguenti aspetti:

- tutti gli interventi sull'asse stradale esistente, ovvero: l'ampliamento del corpo autostradale per la realizzazione delle corsie specializzate di diversione e immissione; l'inserimento delle piazzole di servizio per l'alloggiamento dei PMV, al km 248+188 in carreggiata sud (ampliamento della piazzola di sosta esistente) e al km 252+179 n carreggiata nord; l'adeguamento degli arginelli in corrispondenza dei tratti in cui vengono sostituite le barriere bordo laterali esistenti (in corrispondenza dei nuovi portali di segnaletica fissa e PMV), prevedono scavi localizzati all'interno del rilevato autostradale;
- per la realizzazione delle rampe monodirezionali dirette che, a partire dal piazzale, si collegano alla carreggiata esistente (rilevato di circa 3m), e della rampa semi-diretta che si stacca dalla carreggiata e va a congiungersi alla rampa bidirezionale (rilevato 1,45m), è previsto uno scavo di circa 60cm;
- le aree interessate dalla realizzazione del piazzale di esazione e del posto neve verranno pavimentate e rialzate dopo uno scotico di circa 60cm di profondità;
- la viabilità di cantiere verrà realizzata sui terreni ora adibiti a uso agricolo, quindi non interessate dalla viabilità esistente, prevedendo una nuova pavimentazione che verrà realizzata dopo uno scavo superficiale su tutto il sedime di ca 60cm;
- nelle zone interessate dalla realizzazione delle rampe di svincolo, verrà eseguito un pre-scavo di 1,5m funzionale alla realizzazione dei pali drenanti lunghi 15 e 20 metri;
- per la realizzazione del nuovo cavalcavia di svincolo, sono previste fondazioni su pali lunghi 41m per le pile e 45m per le spalle;
- per la realizzazione della pensilina di stazione, sono previsti scavi per la messa in opera degli impianti e dei piloni della struttura con profondità comprese tra i 1,2 e 1,5m;
- per la realizzazione del fabbricato di stazione sono previsti scavi con profondità massima di 1m;
- per la realizzazione di tutti i cavidotti e delle reti di servizio necessari per l'esercizio della stazione, gli scavi raggiungono una profondità di 1,2m;
- per la realizzazione degli impianti complementari quali illuminazione, sicurezza e segnaletica, sono previsti scavi con profondità massima di 1,2-1,5m;
- per la realizzazione del sistema di smaltimento delle acque meteoriche con disoleatore, è previsto uno scavo compreso tra 1,5 e 3,6m;
- per l'installazione delle barriere acustiche verrà eseguito uno scavo di 2m per i plinti di fondazione su pali.

Le aree in cui insistono tutte le nuove opere, si trovano in una zona che non è stata soggetta ad importanti modifiche/sbancamenti ed alterazioni della fisionomia originaria dei luoghi; tutti i terreni a carattere agricolo limitrofi e coincidenti all'opera, hanno restituito tracce di materiale durante le varie campagne di ricognizione eseguite a partire dagli anni '50, pertanto, non è da escludere la presenza di contesti riferibili ad attività antropica in epoca storica; infine, i numerosi rinvenimenti materiali dalla provenienza certa localizzati non solo in aree prossime all'opera ma anche al di fuori dell'area di buffer, evidenziano come la nuova opera si inserisca in un contesto territoriale circostante positivo, ricco di testimonianze archeologiche di grande interesse. In base a quanto detto il potenziale archeologico dell'area su cui insiste l'opera 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 di natura diversa, stanti ad indicare un'occupazione stabile dell'area a partire dal II secolo a.C. e fino al VII secolo d.C.



### LEGENDA

PROGETTO	
MOSI_multipolygon (potenziale)	
potenziale alto	
potenziale medio	
potenziale basso	
potenziale nullo	
potenziale non valutabile	

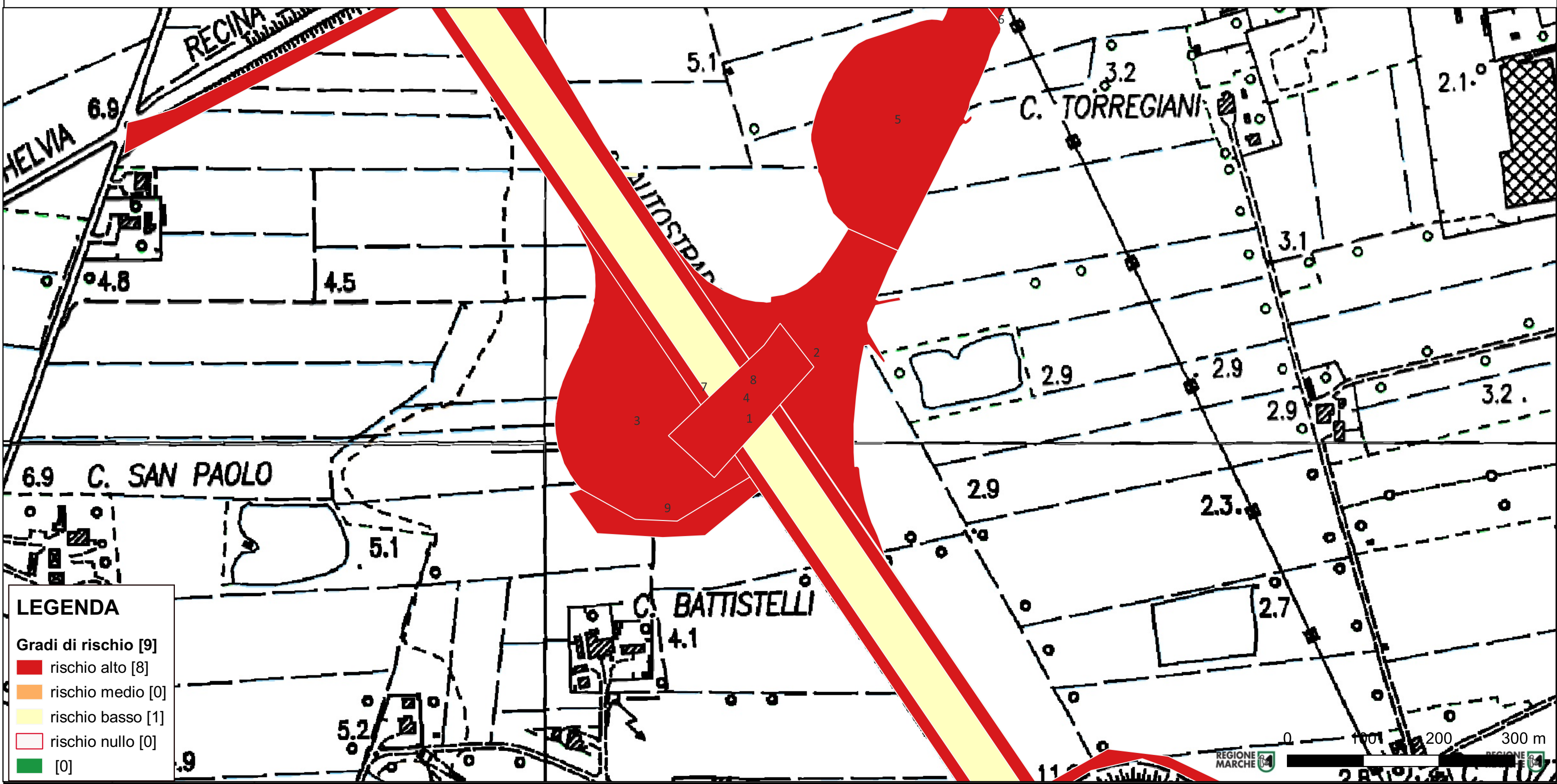


**LEGENDA**

Gradi di rischio [9]

- rischio alto [8]
- rischio medio [0]
- rischio basso [1]
- rischio nullo [0]
- [0]

Riferimento (VRDR)	Rischio - sintesi (VRDS)	Note (VRDN)
1	rischio basso	Per tutti gli interventi di scavo sull'asse stradale esistente (ampliamento del corpo autostradale per la realizzazione delle corsie specializzate di diversione e immissione; inserimento delle piazzole di servizio per l'alloggiamento dei PMV, al km 248+188 in carreggiata sud (ampliamento della piazzola di sosta esistente) e al km 252+179 in carreggiata nord; l'adeguamento degli arginelli in corrispondenza dei tratti in cui vengono sostituite le barriere bordo laterali esistenti) dove sono previsti scavi localizzati nel rilevato autostradale, è indicato come Basso: gli interventi intaccheranno terreno quasi completamente di riporto/chiusura dei precedenti lavori di realizzazione dell'opera.

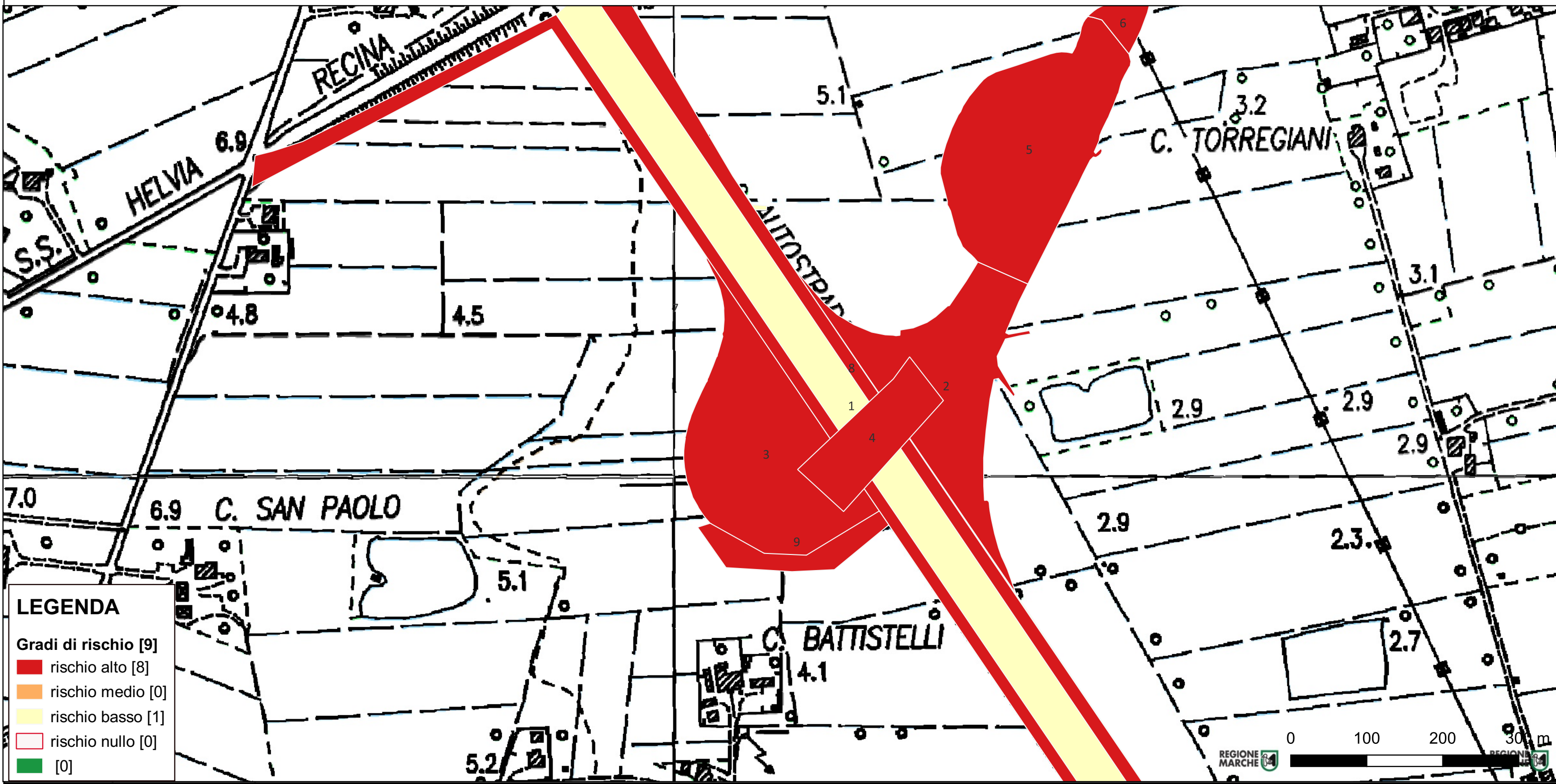


**LEGENDA**

Gradi di rischio [9]

- rischio alto [8]
- rischio medio [0]
- rischio basso [1]
- rischio nullo [0]
- [0]

Riferimento (VRDR)	Rischio - sintesi (VRDS)	Note (VRDN)
2	rischio alto	Nell'area di realizzazione delle rampe di svncolo il rischio archeologico relativo è indicato come alto. Per la realizzazione delle rampe di svncolo in rilevato (altezza ca 6m), verranno eseguiti dei pali drenanti del diametro di 800 m disposti a quinconce, in particolare: 250+385 pali lunghi 20m e 770+305 pali lunghi 15 m. I pali verranno realizzati dopo aver eseguito una sistemazione del terreno, che prevede uno scavo di circa 1,5 metri di profondità.



**LEGENDA**

Gradi di rischio [9]

- rischio alto [8]
- rischio medio [0]
- rischio basso [1]
- rischio nullo [0]
- [0]

Riferimento (VRDR)	Rischio - sintesi (VRDS)	Note (VRDN)
3	rischio alto	Nell'area di realizzazione delle rampe di svncolo il rischio archeologico relativo è indicato come alto. Per la realizzazione delle rampe di svincolo in rilevato (altezza ca 6m), verranno eseguiti dei pali drenanti del diametro di 800 m disposti a quinconce, in particolare: 250+385 pali lunghi 20m e 770+305 pali lunghi 15 m. I pali verranno realizzati dopo aver eseguito una sistemazione del terreno, che prevede uno scavo di circa 1,5 metri di profondità.

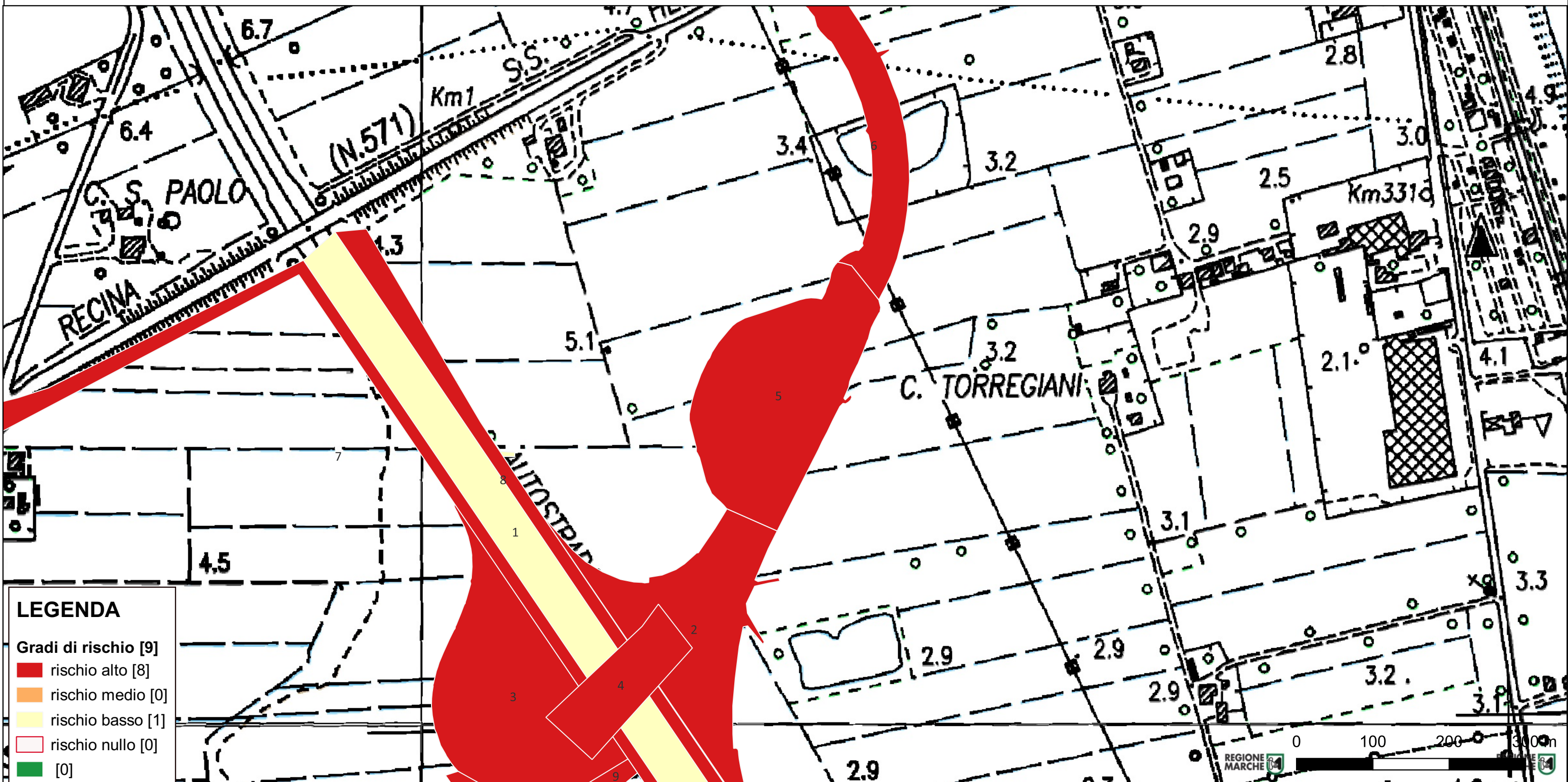


**LEGENDA**

Gradi di rischio [9]

- rischio alto [8]
- rischio medio [0]
- rischio basso [1]
- rischio nullo [0]
- [0]

Riferimento (VRDR)	Rischio - sintesi (VRDS)	Note (VRDN)
4	rischio alto	Per la realizzazione del nuovo cavalcavia di svincolo, sono previste fondazioni su pali lunghi 41m per le pile e 45m per le spalle. Il grado di rischio relativo è alto.



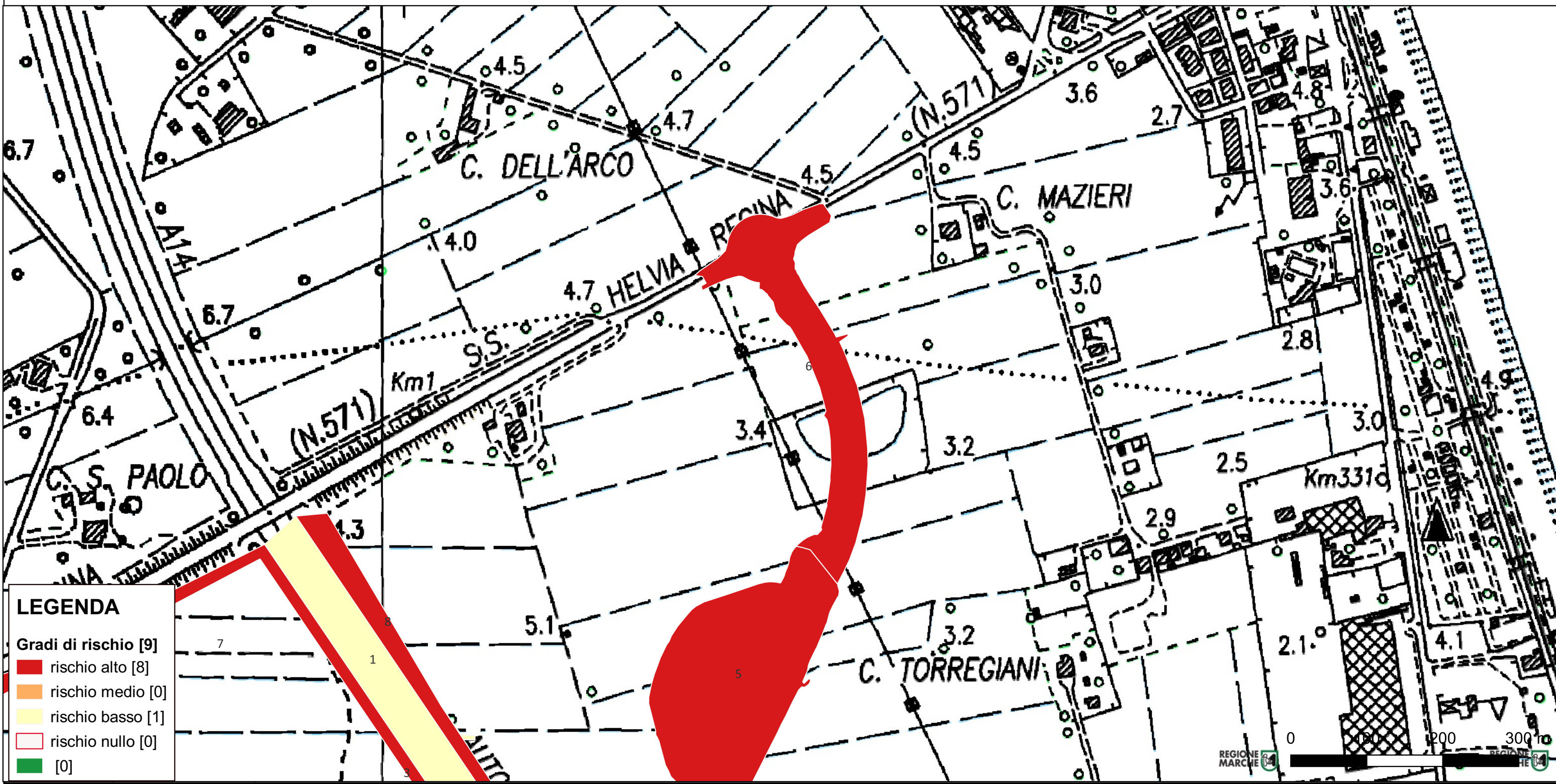
**LEGENDA**

Gradi di rischio [9]

- rischio alto [8]
- rischio medio [0]
- rischio basso [1]
- rischio nullo [0]
- [0]

fid	VRDR - Riferimento	VRDS - Rischio - sintesi	VRDN - Note	CPR_MOPR
11	5	rischio alto	<p>Nell'area della nuova stazione di esazione e del posto neve il rischio relativo è alto. Dopo aver effettuato uno scavo di circa 60 cm su tutta l'area, il piano di calpestio verrà rialzato di una quota compresa tra 1,85m e 2,6m. Sono previste le seguenti lavorazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- per la realizzazione della pensilina di stazione, sono previsti scavi per la messa in opera degli impianti e dei piloni della struttura con profondità comprese tra i 1,2 e 1,5m;</li> <li>- per la realizzazione del fabbricato di stazione sono previsti scavi con profondità massima di 1m;</li> <li>- per la realizzazione di tutti i cavidotti e delle reti di servizio necessari per l'esercizio della stazione, gli scavi raggiungono una profondità di 1,2m;</li> <li>- per la realizzazione degli impianti complementari quali illuminazione, sicurezza e segnaletica, sono previsti scavi con profondità massima di 1,2-1,5m;</li> <li>- per la realizzazione del sistema di smaltimento delle acque meteoriche con disoleatore, è previsto uno scavo compreso tra 1,5 e 3,6m;</li> <li>- verranno installate delle barriere di sicurezza che prevedono scavi compresi tra i 0,8 e 1,1m.</li> </ul>	NULL



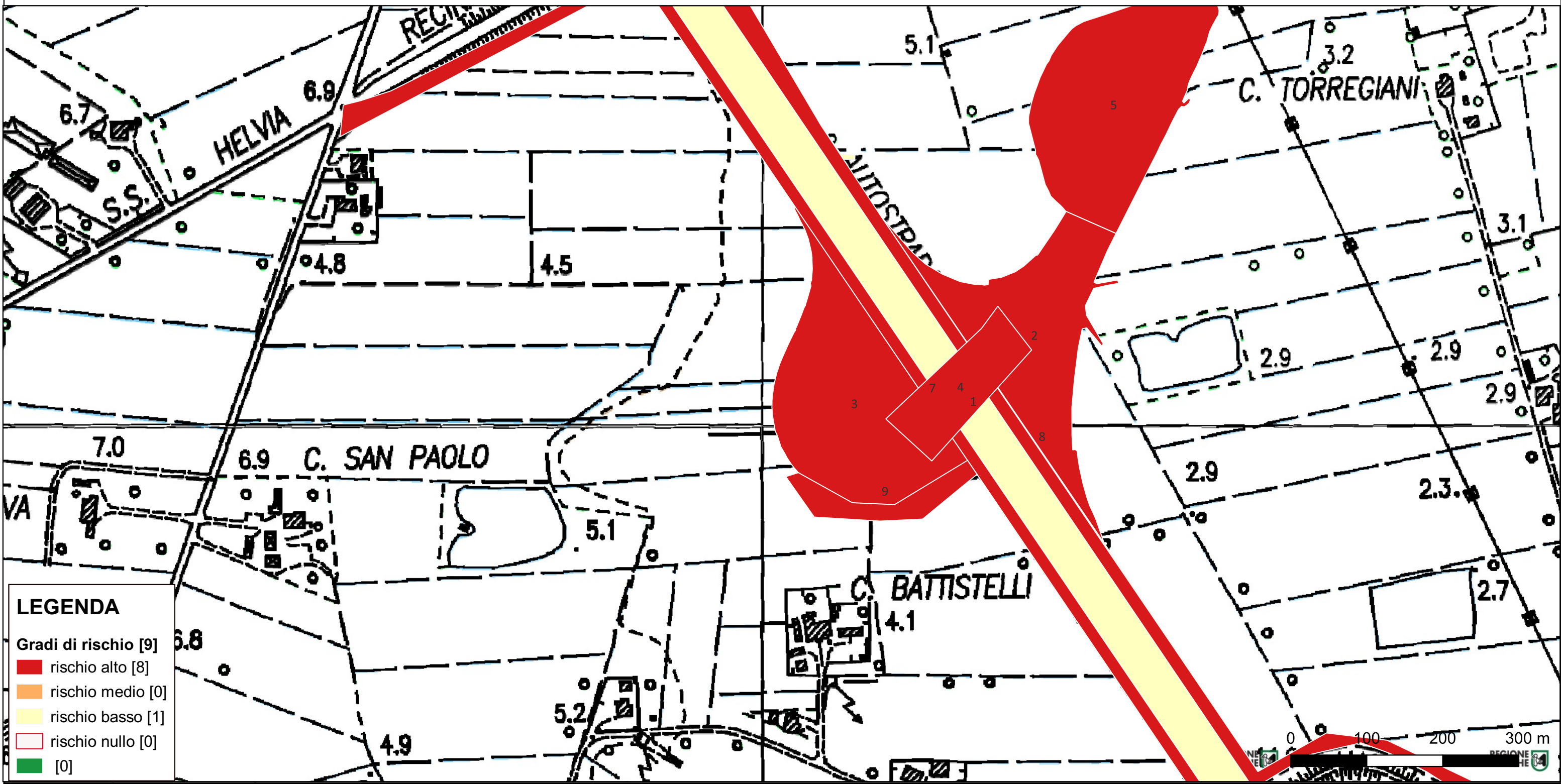


**LEGENDA**

Gradi di rischio [9]

- rischio alto [8]
- rischio medio [0]
- rischio basso [1]
- rischio nullo [0]
- [0]

Riferimento (VRDR)	Rischio - sintesi (VRDS)	Note (VRDN)
6	rischio alto	L'area interessata dalla realizzazione della nuova rotatoria e della rampa monodirezionale ha un rischio relativo alto: nell'area della rampa sono previsti scavi di circa 60 cm di profondità; l'area verrà anche interessata dalla realizzazione della pista di cantiere. Inoltre, verranno installate delle barriere di sicurezza che prevedono scavi compresi tra i 0,8 e 1,1m.



**LEGENDA**

Gradi di rischio [9]

- rischio alto [8]
- rischio medio [0]
- rischio basso [1]
- rischio nullo [0]
- [0]

Riferimento (VRDR)	Rischio - sintesi (VRDS)	Note (VRDN)
7	rischio alto	Nell'area della pista di canitere verrà realizzato uno scavo superficiale di 60 cm. Nella zona S verrà poi installata una barriera acustica: è previsto uno scavo di 2m per i plinti di fondazione su pali. Il grado di rischio relativo è alto.

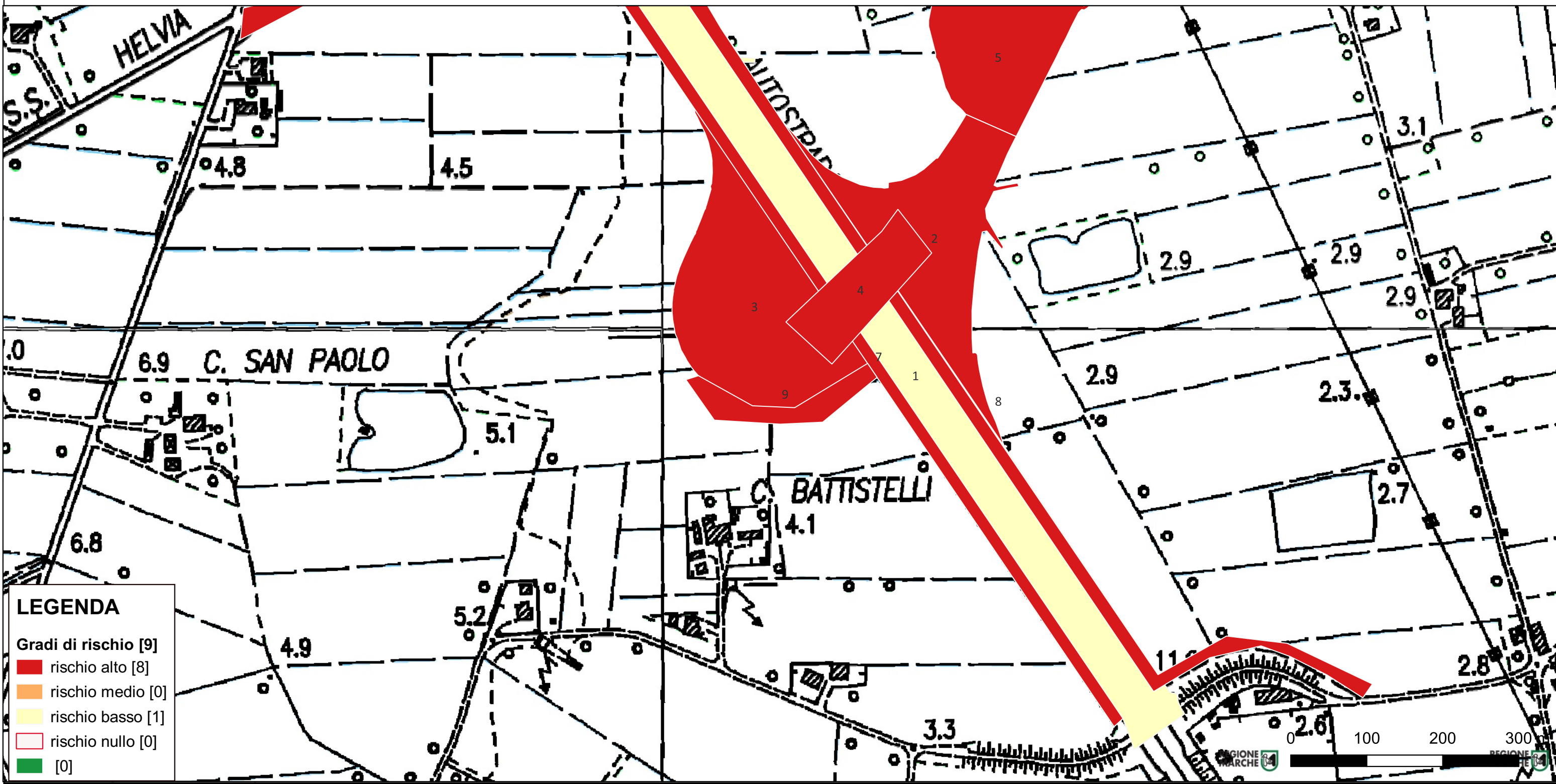


**LEGENDA**

Gradi di rischio [9]

- rischio alto [8]
- rischio medio [0]
- rischio basso [1]
- rischio nullo [0]
- [0]

Riferimento (VRDR)	Rischio - sintesi (VRDS)	Note (VRDN)
8	rischio alto	Nell'area della pista di canitere verrà realizzato uno scavo superficiale di 60 cm. Nella zona N verrà poi installata una barriera acustica: è previsto uno scavo di 2m per i plinti di fondazione su pali. Il grado di rischio relativo è alto.



**LEGENDA**

Gradi di rischio [9]

- rischio alto [8]
- rischio medio [0]
- rischio basso [1]
- rischio nullo [0]
- [0]

Riferimento (VRDR)	Rischio - sintesi (VRDS)	Note (VRDN)
9	rischio alto	L'area è interessata dall'installazione di una barriera acustica: è previsto uno scavo di 2m per i plinti di fondazione su pali. Il grado di rischio relativo è alto.