

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

SVINCOLO DI POTENZA PICENA

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA


Documentazione Generale

Parte Generale

Studio Preliminare Ambientale

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

CODICE IDENTIFICATIVO										ORDINATORE	
RIFERIMENTO PROGETTO			RIFERIMENTO DIRETTORIO				RIFERIMENTO ELABORATO				
Codice Commessa	Lotto, Sub-Prog, Cod. Appalto	Fase	Capitolo	Paragrafo	W B S	Parte d'opera	Tip.	Disciplina	Progressivo	Rev.	
T0979	0000	FT	DG	GEN	00000	00000	R	AMB	0001	00	SCALA

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

CODIFICA ASPI	Codice Commessa	Fase	Origine	Disciplina	W B S	Tipo	Progressivo	Classe	Status	Rev.
	A1_14-FT-TECN-AMB-00000-REL-000001							1	APD	00

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

SOMMARIO

1	DEFINIZIONE E DESCRIZIONE DELL'OPERA E ANALISI DELLE MOTIVAZIONI E DELLE COERENZE	1
1.1	PREMESSA E MOTIVAZIONI DELL'INTERVENTO	1
1.2	LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO	1
1.3	INQUADRAMENTO INFRASTRUTTURALE E TRASPORTISTICO.....	1
1.4	CONFORMITÀ DELLA SOLUZIONE PROGETTUALE RISPETTO A NORMATIVA, VINCOLI E TUTELE	3
1.4.1	Pianificazione di settore	3
1.4.2	Pianificazione territoriale ed urbanistica e sistema di vincoli e tutele.....	4
1.4.3	Rapporto di coerenza del progetto con gli obiettivi degli strumenti pianificatori	19
2	ANALISI DELLO STATO DELL'AMBIENTE (SCENARIO DI BASE).....	20
2.1	FATTORI AMBIENTALI.....	20
2.1.1	Popolazione e salute umana.....	20
2.1.2	Biodiversità.....	22
2.1.3	Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	25
2.1.4	Geologia e acque.....	25
2.1.5	Atmosfera.....	31
2.1.6	Sistema paesaggistico: paesaggio, patrimonio culturale e beni materiali.....	56
2.2	FATTORI FISICI.....	63
2.2.1	Rumore.....	63
3	ANALISI DELLA COMPATIBILITÀ DELL' OPERA	65
3.1	L'INFRASTRUTTURA ESISTENTE	65
3.1.1	Aspetti geometrici dell'autostrada esistente.....	65
3.2	RAGIONEVOLI ALTERNATIVE.....	66
3.2.1	Descrizione delle alternative progettuali.....	66
3.3	DESCRIZIONE DEL PROGETTO.....	67
3.3.1	Criteri progettuali.....	67
3.3.2	Interventi sull'Asse Autostradale	67
3.3.3	Il nuovo Svincolo di Potenza Picena	67
3.3.4	Il Casello di Potenza Picena	69
3.3.5	Fabbricato di stazione e impianti.....	69
3.3.6	Pensilina di stazione.....	70
3.3.7	Isole di stazione e corsie.....	71
3.3.8	Posto neve	71
3.3.9	Opere complementari	74
3.3.10	Opere a verde	83
3.3.11	Rete parapalline del campo da golf	87
3.4	CANTIERIZZAZIONE	88
3.5	GESTIONE DEI MATERIALI DA SCAVO E DA DEMOLIZIONE	91
3.5.1	Caratterizzazione e classificazione dei materiali di scavo	91
3.5.2	Bilancio dei materiali.....	91
3.5.3	Caratterizzazione ambientale delle terre da scavo.....	92
3.5.4	Compatibilità ambientale delle terre da scavo.....	93
3.5.5	Disposizioni per la gestione a rifiuto dei materiali in esubero o da demolizione.....	94
3.6	INTERAZIONE OPERA AMBIENTE	94
3.6.1	Popolazione e salute umana.....	94
3.6.2	Biodiversità	95
3.6.3	Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	97
3.6.4	Geologia e acque.....	98
3.6.5	Atmosfera	99
3.6.6	Sistema paesaggistico: Paesaggio, Patrimonio culturale e Beni materiali	118
3.6.7	Rumore.....	122
4	MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI	124
4.1	FATTORI AMBIENTALI.....	124
4.1.1	Popolazione e salute umana.....	124
4.1.2	Biodiversità	125
4.1.3	Suolo, uso del suolo e patrimonio agroalimentare	126
4.1.4	Geologia e acque.....	126
4.1.5	Atmosfera	127
4.1.6	Sistema paesaggistico ovvero Paesaggio, Patrimonio culturale e Beni materiali	127
4.2	FATTORI FISICI.....	128
4.2.1	Rumore.....	128
5	CONCLUSIONI DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE	129

1 DEFINIZIONE E DESCRIZIONE DELL'OPERA E ANALISI DELLE MOTIVAZIONI E DELLE COERENZE

1.1 PREMESSA E MOTIVAZIONI DELL'INTERVENTO

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 si inserisce con coerenza nell'ambito del programma di sviluppo e potenziamento della rete infrastrutturale di mobilità della provincia di Macerata, previsto anche dalla pianificazione della Regione Marche.

La Regione, analizzando il proprio territorio, ha individuato una serie di 11 poli attrattori, che posseggono prestazioni economiche superiori a quelle del resto della regione, tutti ubicati nelle zone costiere, ad eccezione del polo di Fabriano, segno evidente di una frammentazione generata principalmente dalle caratteristiche geografiche ed orografiche della zona.

Nel dettaglio, i poli, che possiedono la maggiore emissione della domanda di mobilità sistematica, corrispondono ai capoluoghi provinciali, come il polo di Macerata, nonché ai principali centri urbani di riferimento (fra questi ultimi: Fano, Senigallia, Jesi, Osimo, Civitanova Marche e San Benedetto del Tronto).

Una caratteristica di tale frammentazione dei poli di mobilità è la naturale conseguente prevalenza di spostamenti regionali su auto privata (72%), seguita dalla mobilità dolce (14%), anche in considerazione dell'elevata incidenza degli spostamenti intracomunali (60%) rispetto al totale. Il trasporto collettivo (gomma e ferro) non supera infatti il 10% degli spostamenti.

Il progetto in esame si inserisce nel 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 ed al progetto di riqualificazione in rotatoria dell'attuale innesto canalizzato fra la Helvia Recina e la SS 16 Adriatica.

Sulla base degli indicatori menzionati, 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 favorire lo sviluppo e agevolare 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."

Il nuovo svincolo di Potenza Picena, a partire dagli obiettivi strategici riconosciuti a livello nazionale, può cogliere le opportunità di integrazione economica e sociale regionali, coniugando altrettanto efficacemente le esigenze di connessione viabilistica a carattere spiccatamente locale.

1.2 LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

La localizzazione del nuovo svincolo e stazione di Potenza Picena è prevista intorno al km 250 circa dell'autostrada A14 Bologna-Taranto, nel tratto tra i caselli di Loreto-Porto Recanati (al km 245 + 500 circa) e Macerata-Civitanova Marche (al km 262 + 000 circa).

Si inserisce, cioè, 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.

Il casello è situato 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".

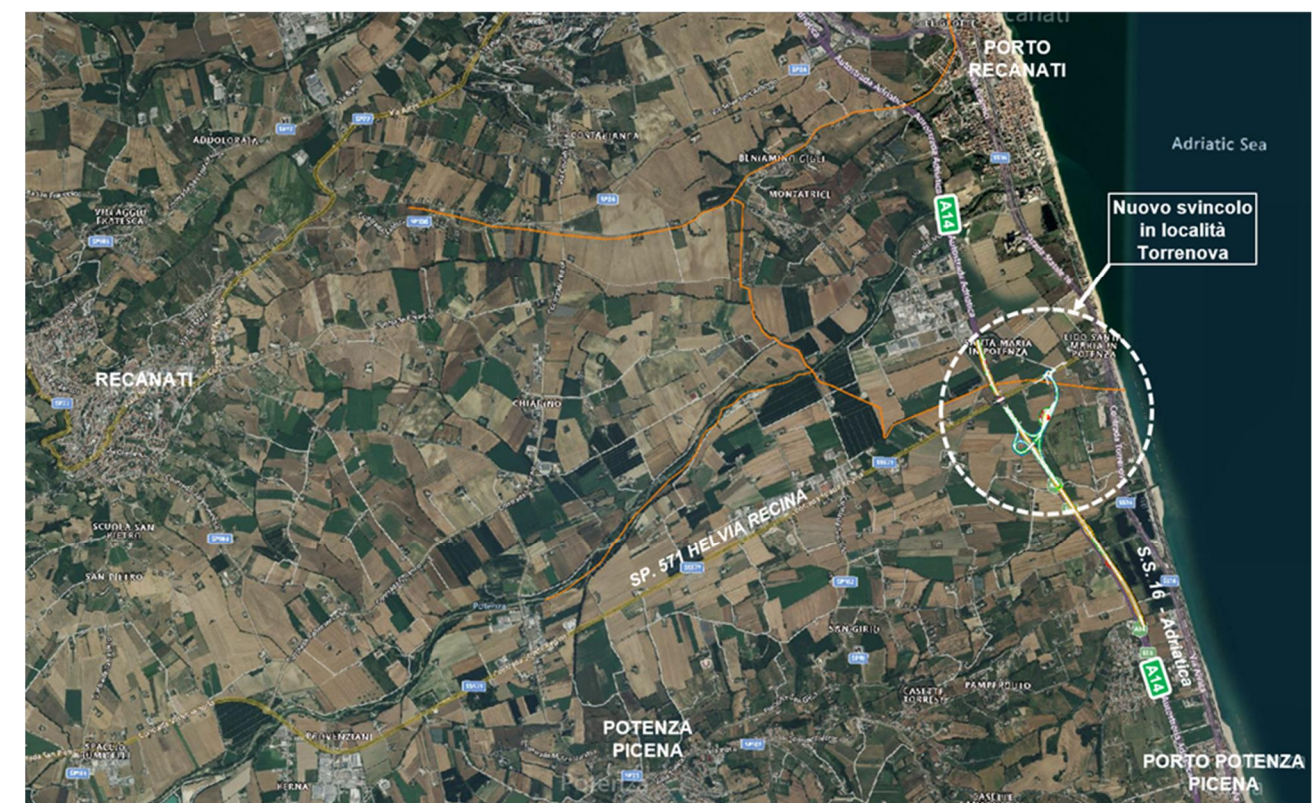


FIGURA 1-1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE NUOVO SVINCOLO DI POTENZA PICENA

1.3 INQUADRAMENTO INFRASTRUTTURALE E TRASPORTISTICO

L'autostrada A14 Bologna – Bari – Taranto è stata realizzata negli anni '60-'70, al fine di definire un collegamento funzionale tra il nord ed il Sud lungo la dorsale adriatica, nonché di favorire lo sviluppo sia industriale che turistico dei territori attraversati.

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 (vedi cartina).

Tra i caselli in esercizio di Loreto-Porto Recanati (al km 245,5) e Macerata-Civitanova Marche (al km 262,6), intorno al km 250 circa dell'A14, è prevista la realizzazione del nuovo svincolo e stazione di Potenza Picena, in corrispondenza dell'intersezione della SP571 Helvia Recina. La strada provinciale si sviluppa lungo la Val Potenza, con un tracciato perpendicolare alla costa, sino all'intersezione con la SS16 Adriatica.

Lo studio di traffico è stato condotto al fine di verificare gli impatti generati dalla realizzazione dell'intervento in oggetto: a tal fine è stata eseguita un'analisi che ha tenuto conto dei prevedibili sviluppi demografici, infrastrutturali, urbanistici e socioeconomici nell'area di studio, fondata sull'implementazione di un modello mono-modale di simulazione del sistema di mobilità.



FIGURA 1-2. LOCALIZZAZIONE NUOVO SVINCOLO DI POTENZA PICENA

In primo luogo, è stata individuata l'area di studio interessata (direttamente o indirettamente) dagli effetti della realizzazione del nuovo casello di Potenza Picena, con la caratterizzazione delle attuali dinamiche di mobilità, focalizzate sugli attuali caselli di Civitanova Marche e Loreto-Porto Recanati, per poi concentrarsi sull'analisi dei trend evolutivi della mobilità e degli sviluppi futuri innescati dai programmi di sviluppo territoriale.

Si 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%).

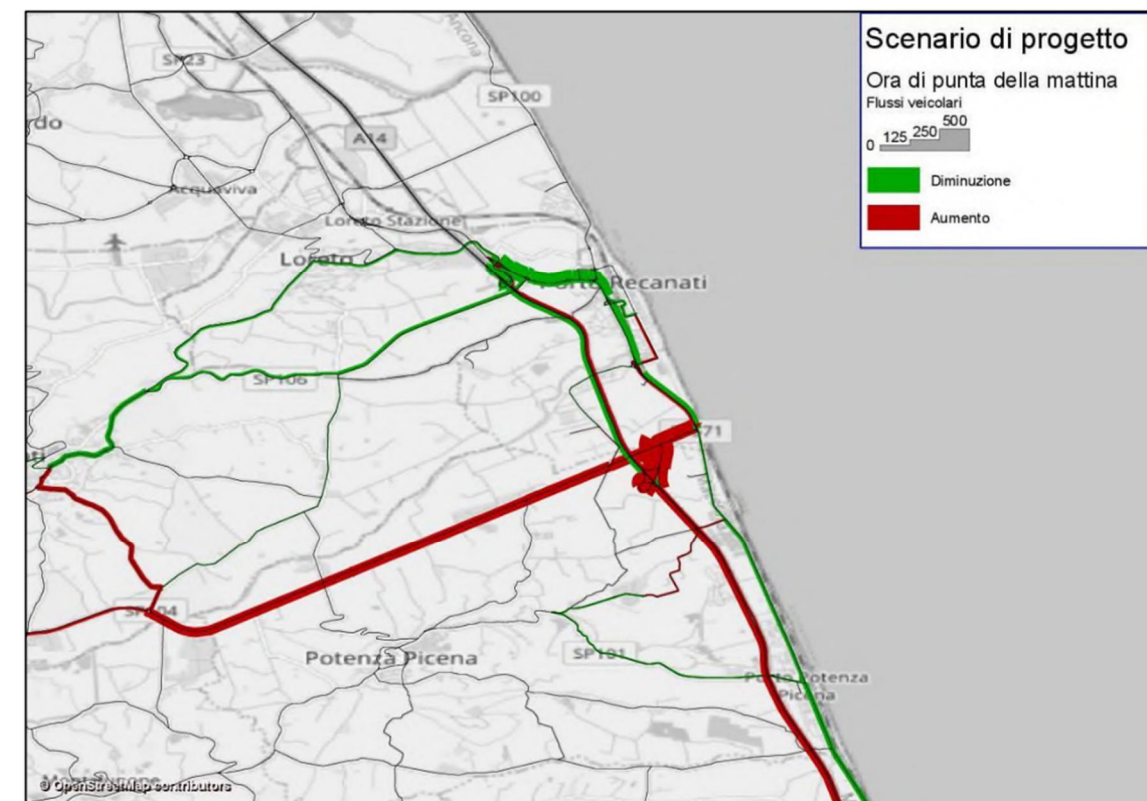


FIGURA 1-3. RAPPRESENTAZIONE DELLE VARIAZIONI DEI FLUSSI SULLA RETE GENERATE DALLO SVINCOLO

Al contempo, la quota di domanda "deviata", nel 2030, osserva una riduzione complessiva delle percorrenze medie (decremento della distanza media pari al -3,7%), a parità di velocità media.

La nuova infrastruttura 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.

1.4 CONFORMITÀ DELLA SOLUZIONE PROGETTUALE RISPETTO A NORMATIVA, VINCOLI E TUTELE

Il presente Studio Preliminare Ambientale è stato redatto sulla base delle Linee Guida SNPA 28/2020 per la "Valutazione di impatto ambientale: Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale", riportando le analisi delle componenti ambientali pertinenti al progetto in esame.

Lo studio si prefigge di verificare, a priori, la compatibilità dell'opera in progetto con la necessità di tutela dei valori ambientali, attraverso l'individuazione del fattore di impatto ambientale, inteso come qualsiasi modifica ambientale, positiva o negativa, derivante dalle attività antropiche che si svolgono sul territorio, affermando di fatto il concetto di valutare anche gli impatti positivi, in quanto è possibile che la realizzazione di tale opera possa produrre effetti positivi.

Allo stato attuale esiste una maggiore coscienza ambientale che ha prevalso nel tempo sempre più sulla logica utilitaristica di sfruttamento dell'ambiente, affermando il principio di uno sviluppo sostenibile basato essenzialmente sul rispetto dell'ambiente.

Al fine di realizzare un'analisi dettagliata del progetto in riferimento agli assetti complessivi dell'ambiente vengono di seguito analizzati diversi strumenti di pianificazione, che si dividono in Pianificazione di settore, Pianificazioni territoriale ed urbanistica e quella riferibile al sistema dei vincoli e delle Tutele.

1.4.1 Pianificazione di settore

Al fine di verificare l'inserimento del nuovo Svincolo autostradale di Potenza Picena all'interno del quadro degli obiettivi ed indirizzi settoriali, si riportano i principali strumenti di pianificazione del settore relativo ai trasporti e alla mobilità, in cui il progetto in esame è riconosciuto come elemento prioritario nel sistema infrastrutturale marchigiano.

1.4.1.1 Delibera n°98/2017 del CIPE

Nell'ambito della Programmazione 2014-2020 del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC), a seguito dell'approvazione da parte del CIPE del Piano Operativo Infrastrutture, lo stesso CIPE con la Delibera n. 98/2017, nell'Addendum Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020, ha individuato 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**".

Nella Delibera CIPE, a tale iniziativa di miglioramento della viabilità sono associate risorse complessive per 11 milioni di €; l'attuale Piano FSC Infrastrutture 2014-2020 ha specificamente attribuito € 10 milioni (su un importo complessivo di realizzazione dell'intervento preliminarmente stimato in €20 milioni) alla "Viabilità di collegamento della Vallata del Potenza a Macerata e al nuovo ospedale".

9-6-2018

GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

Serie generale - n. 132

Asse tematico A: Interventi stradali - Totale:1.717,20 M€

Regione	Linea d'azione	Interventi	Risorse finanziarie (ML€)
Marche	Interventi sulla viabilità secondaria finalizzati a favorire l'accessibilità alle aree interne e a quelle più penalizzate dalla particolare orografia del territorio	Viabilità di adduzione al nuovo Ospedale di Macerata compresa la realizzazione del nuovo casello autostradale di Potenza Picena	11,00

FIGURA 1-4. STRALCIO ADDENDUM DELIBERA CIPE

1.4.1.2 DGR 481/2021 della Regione Marche

Il nuovo svincolo di Potenza Picena è richiamato 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."

La Regione Marche ha riportato in tale documento, in maniera schematica e chiara, le principali criticità che ostacolano il rilancio dello sviluppo economico del proprio territorio, e le opere prioritarie necessarie per la soluzione delle stesse, che consistono principalmente in una rete infrastrutturale che riduca gli squilibri territoriali, garantendo le connessioni tra la costa e le aree interne ed i collegamenti intervallivi.

Il Masterplan è stato redatto con l'obiettivo finale di strutturare una rete sempre più intermodale e interconnessa, in grado di ridurre i tempi di percorrenza tra costa ed entroterra e tra nord e sud della regione, innalzando al contempo la sicurezza degli spostamenti.

Nello Schema stradale portante della mobilità proposto dalla Regione Marche fondamentale è la cosiddetta "rete di grande viabilità", che rappresenta l'elemento della rete nazionale, il cui ruolo è collegare la regione con i territori limitrofi e con il resto del territorio italiano, rafforzandone al tempo stesso il ruolo di piattaforma logistica naturale dell'Adriatico, soprattutto per i collegamenti con l'Europa centro-orientale.

La Regione esercita una funzione di indirizzo e coordinamento nella pianificazione e nella programmazione degli investimenti sulle principali strade statali che interessano il territorio regionale, pur essendo nella competenza dell'ANAS SpA, contribuendo anche alla definizione dei tracciati degli interventi.

Rientrano in questa categoria sia gli assi longitudinali del Corridoio Adriatico, costituiti dall'autostrada A14, dalla SS 16 Adriatica e dal c.d. nodo di Ancona, che quelli trasversali, costituiti principalmente dalla E 78 Fano-Grosseto, dalla SS 76 Val d'Esino, dalla SS 77 Val di Chienti e dal Raccordo Autostradale RA11 con la SS 81 (diramazione verso Teramo).

Per quanto concerne l'individuazione delle criticità, "...sono state prese in esame tre aree fondamentali con cui si può caratterizzare il territorio regionale: l'area costiera, l'area medio collinare e l'area montana, nelle quali sono stati individuati gli interventi ritenuti necessari all'interno dello schema stradale portante della mobilità della Regione Marche.

L'area costiera si presenta per gran parte come un continuum urbano, nel quale si avvicinano città di diverse dimensioni e attività commerciali, dove si concentra la maggior parte del traffico, che aumenta notevolmente nel periodo estivo, presentando quindi notevoli problematiche che interessano soprattutto la SS 16 Adriatica, che risulta spesso congestionata....

Risulta...di fondamentale importanza creare un nuovo svincolo autostradale a Porto Potenza Picena ed a Fano Nord, per i quali erano state già redatti degli studi di fattibilità, a cui non è seguita la progettazione definitiva per mancanza di finanziamenti. In tal senso, lo svincolo di Porto Potenza Picena rappresenta una infrastruttura fondamentale per le esigenze del tessuto economico e sociale della Valle del Potenza, attualmente inadeguato”...

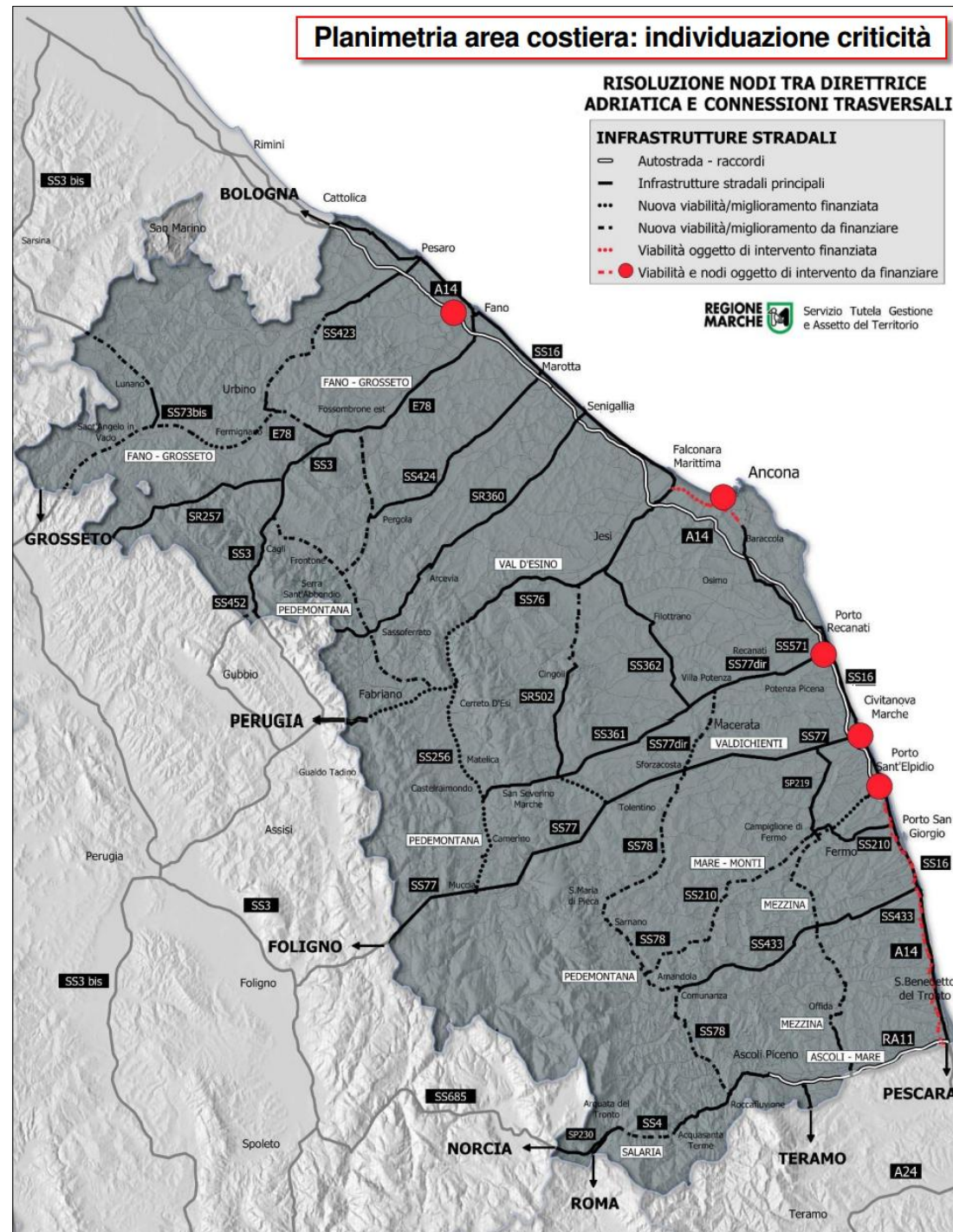


FIGURA 1-5. MASTERPLAN DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI: INDIVIDUAZIONE CRITICITÀ

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, l'adozione del nuovo piano presumibilmente avverrà nel prossimo settembre.

1.4.2 Pianificazione territoriale ed urbanistica e sistema di vincoli e tutele

Di seguito viene analizzato il sistema dei vincoli ambientali e paesistici e delle aree protette eventualmente presenti nell'area su cui insiste l'intervento, in modo da verificarne la compatibilità, o evidenziarne la possibile interferenza.

Si sottolinea che l'analisi condotta nella presente relazione si basa sull'esame della normativa vigente in materia e della documentazione di pianificazione e vincolistica, disponibile presso gli Enti competenti. Eventuali elementi specifici riscontrabili solo sul campo andranno, quindi, determinati in fase espropriativa, assieme alle eventuali relative procedure autorizzative.

Per quanto riguarda l'inquadramento territoriale dell'opera, il nuovo svincolo della A14 è situato all'interno del **Comune di Potenza Picena** ed in parte nel **Comune di Porto Recanati**, entrambi in Provincia di Macerata, nella Regione Marche.

L'analisi della pianificazione e vincolistica è stata condotta sulla base degli strumenti urbanistici vigenti a tutti i livelli: dal Piano Paesaggistico Ambientale Regionale – PPAR della Regione Marche, passando per il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Macerata (PTCP), fino alla pianificazione locale del Comune di Potenza Picena e di Porto Recanati.

1.4.2.1 Rischio sismico

La classificazione sismica del territorio nazionale ha introdotto normative tecniche specifiche per le costruzioni di edifici, ponti ed altre opere in aree geografiche caratterizzate dal medesimo rischio sismico.

I criteri per l'aggiornamento della mappa di **pericolosità sismica** sono stati definiti nell'Ordinanza del PCM n. 3519/2006, che ha suddiviso l'intero territorio nazionale in quattro zone sismiche sulla base del valore dell'**accelerazione orizzontale massima (ag)** su suolo rigido o pianeggiante, che ha una probabilità del 10% di essere superata in 50 anni.

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**.

La **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), è caratterizzata da una pericolosità sismica media, dove possono verificarsi forti terremoti.

1.4.2.2 Vincolo paesaggistico

SITAP del MiC

Per quanto riguarda l'aspetto vincolistico, è stato preliminarmente consultato il Sistema Informativo Territoriale Ambientale Paesaggistico (nel seguito: SITAP) del Ministero della Cultura (nel seguito: MiC), 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, riportato di seguito, 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.

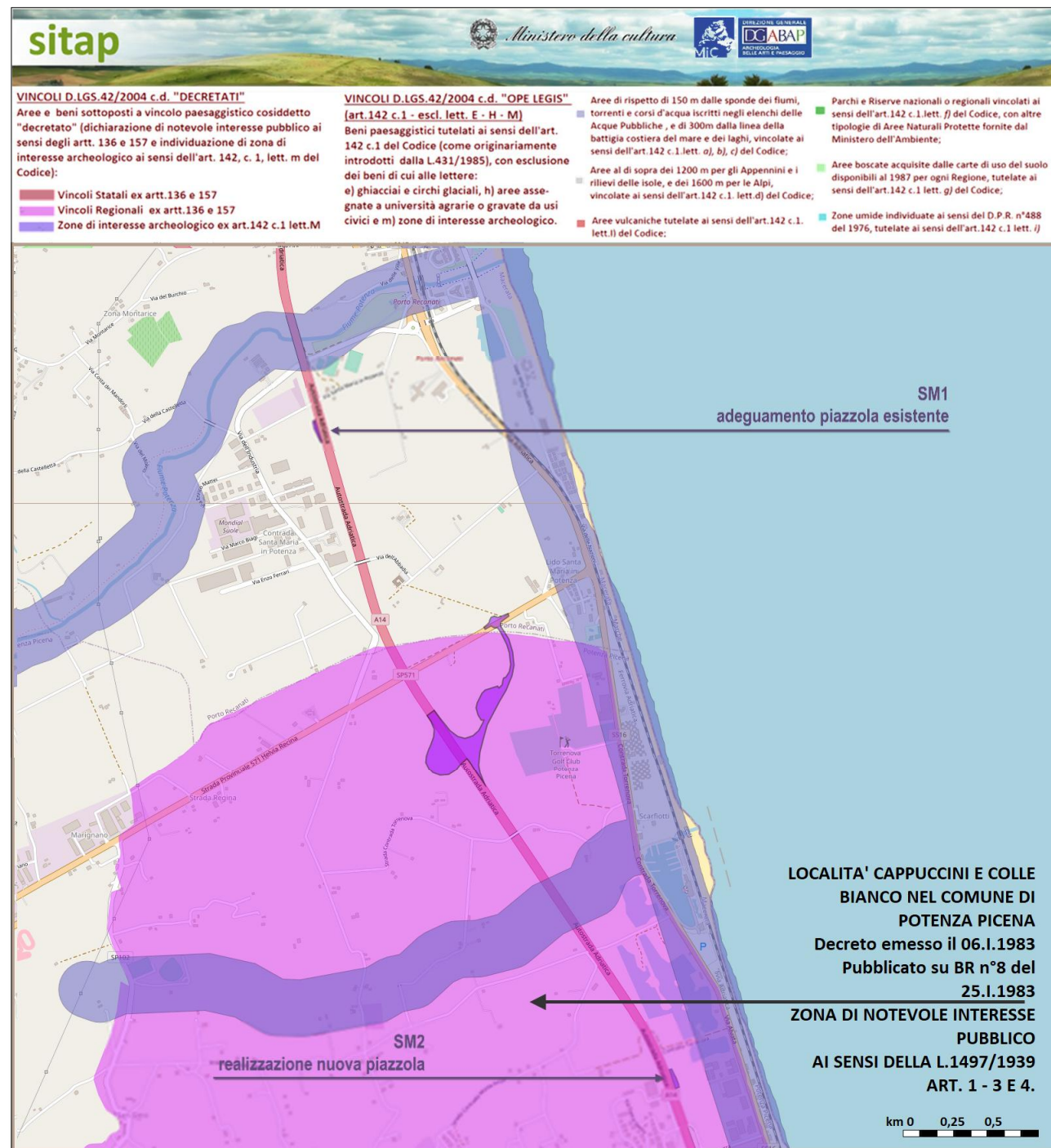


FIGURA 1-6. STRALCIO SITAP DEL MIC

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 750m, quella di un corso d'acqua; entrambi non interferiscono con l'opera e sono catalogati come:

- Area di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, e di 300 metri dalla linea di battigia costiera del mare e dei laghi, vincolate ai sensi dell'art.142 c. 1 lettera a), b), c) del Codice dall'opera;

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
 Decreto emesso il 06.i.1983, pubblicato su BR n°8 del 25.i.1983
 Zona di notevole interesse pubblico ai sensi della L.1497/1939 art. 1 - 3 e 4.

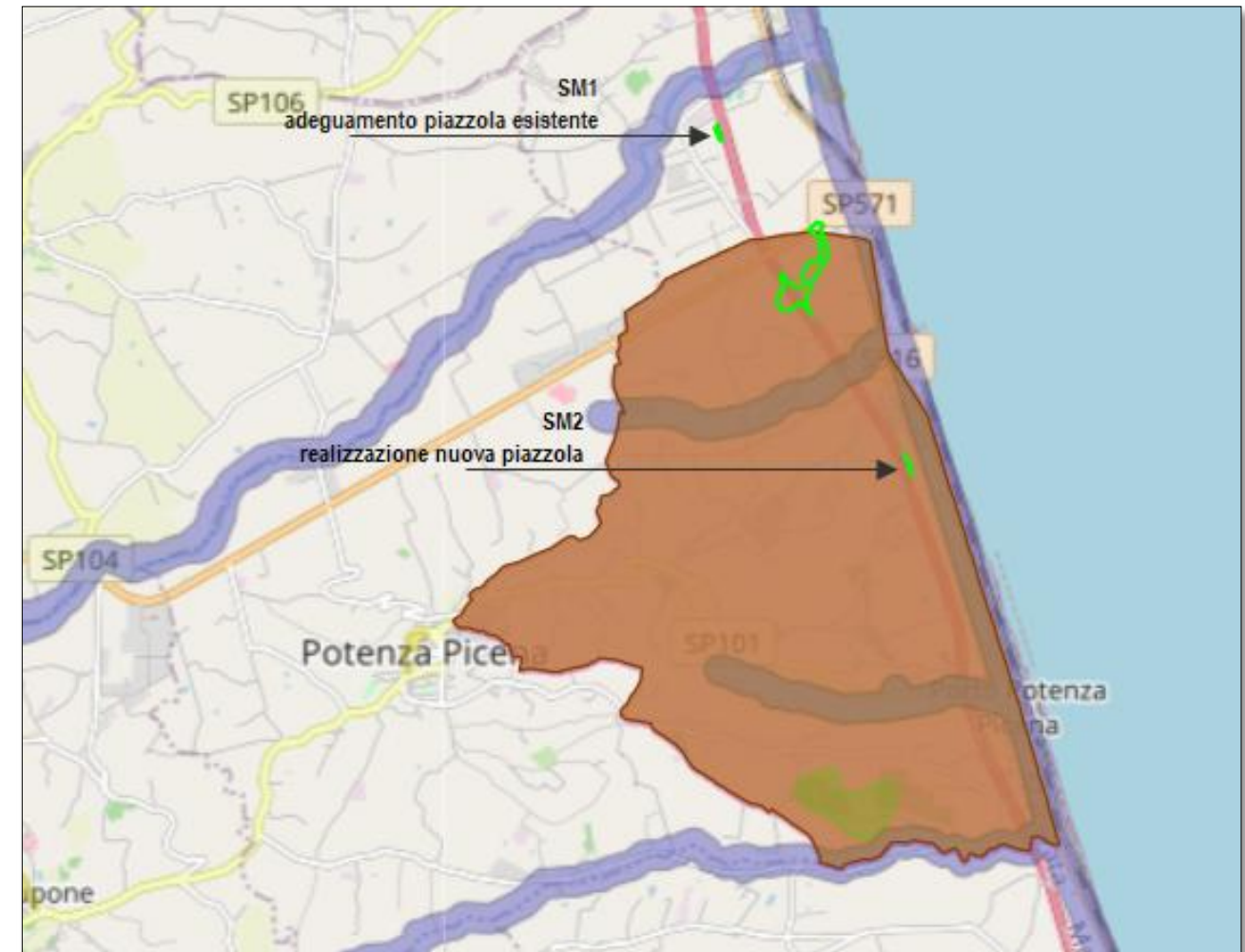


FIGURA 1-7. DETTAGLIO VINCOLO110211 "ZONA NEL COMUNE DI POTENZA PICENA"

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.

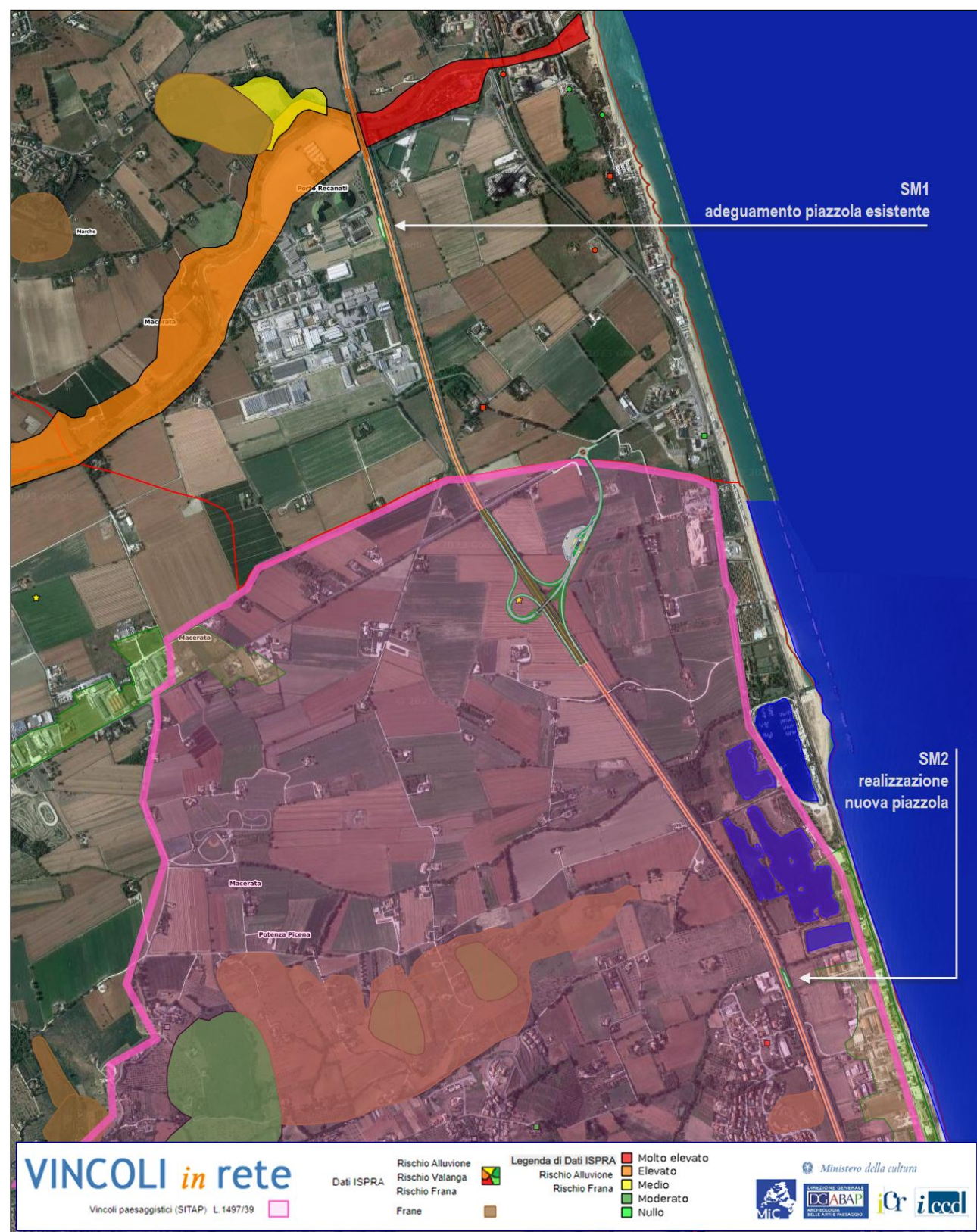


FIGURA 1-8. PORTALE VINCOLI IN RETE DEL MIC: AREA DI INTERVENTO

Si precisa che i due portali del MIC sono da considerarsi quale sistema di archiviazione e rappresentazione a carattere meramente informativo e di supporto ricognitivo, attraverso i quali è possibile effettuare riscontri sullo stato della situazione vincolistica alla piccola scala e/o in via di prima approssimazione.

A conclusione del quadro vincolistico 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.



FIGURA 1-9. GEOPORTALE NAZIONALE MIN AMBIENTE: RETE NATURA 2000

Con riferimento all'interazione tra l'opera ed il vincolo paesaggistico si 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.

Pianificazione a Livello Regionale: PIT e PPAR Regione Marche

L'area interessata dal progetto del nuovo svincolo della A14 ricade all'interno della Regione Marche, il cui Piano di inquadramento territoriale, approvato il 30 marzo del 2000, costituisce il disegno generale di sintesi delle trasformazioni territoriali in funzione dello sviluppo economico-sociale della comunità regionale, e propone una strategia di pianificazione orientata all'azione più che al vincolo e ai principi di sussidiarietà e di partenariato.

Il piano, attraverso una visione guida delle dinamiche del territorio, giunge ad individuare le strategie territoriali di settore quali: la coesione tra sistemi territoriali sovracomunali, il potenziamento delle grandi infrastrutture e dei territori attraversati, la valorizzazione degli ambienti della storia e della natura, il consolidamento dei territori fragili, il decongestionamento dei territori ad alta frequentazione.

Il Piano di Inquadramento Territoriale (PIT), documento base della programmazione territoriale regionale, si prefigge di riorganizzare e riqualificare il territorio regionale al fine di:

- stimolare lo sviluppo solidale delle identità regionali;
- migliorare la qualità ambientale esistente e futura;
- facilitare l'inserimento dello spazio regionale nel contesto europeo;
- accrescere l'efficienza funzionale del territorio;
- ridurre gli squilibri infraregionali più gravi;
- assicurare efficacia e consensualità alle scelte operate.

Nell'ambito degli indirizzi di pianificazione, il territorio delle Marche è articolato in una rete di sistemi territoriali e di ambienti locali, di cui vengono riconosciute le diversità e le qualità specifiche di sviluppo:

- Ambienti a dominante produttiva: aree a forte sviluppo industriale o aree industriali-rurali;
- Ambienti a dominante urbana;
- Ambienti a dominante naturalistica, caratterizzati dalla presenza della rete ecologica, articolata in Regionale e locale.

Nella Rete ambientale regionale, Il PIT individua come struttura portante le grandi connessioni storico-naturalistiche, quali:

- la direttrice appenninica,
- i principali fondo valle fluviali,
- la direttrice costiera.

Le direttrici appenninica e adriatica si connettono attraverso corridoi ambientali realizzati lungo fondovalle fluviali, che possono essere:

- "di riequilibrio", ovvero caratterizzati dalla compresenza degli ambienti fluviali con rilevanti attività produttive industriali e insediative, quali quelli lungo i fiumi Metauro, Esino, Chienti, Tronto, che sono oggetto di specifici "cantieri progettuali PIT", che hanno per obiettivo il ripristino della compatibilità tra riqualificazione ambientale e sviluppo produttivo,
- "di salvaguardia", ovvero i fondovalle ancora relativamente poco compromessi e a forte vocazione ambientale e turistica, lungo i fiumi Foglia, Misa, Musone, Potenza, Tenna e Aso, che realizzano direttrici di connessione tra ambiente costiero e ambiente montano, nonché un supporto privilegiato al turismo culturale e ambientale variamente combinato con le prospettive di sviluppo locali. In questi contesti le strategie di sviluppo dei diversi settori produttivi, dei servizi e delle infrastrutture dovranno essere attentamente verificate sotto il profilo della sostenibilità ambientale.

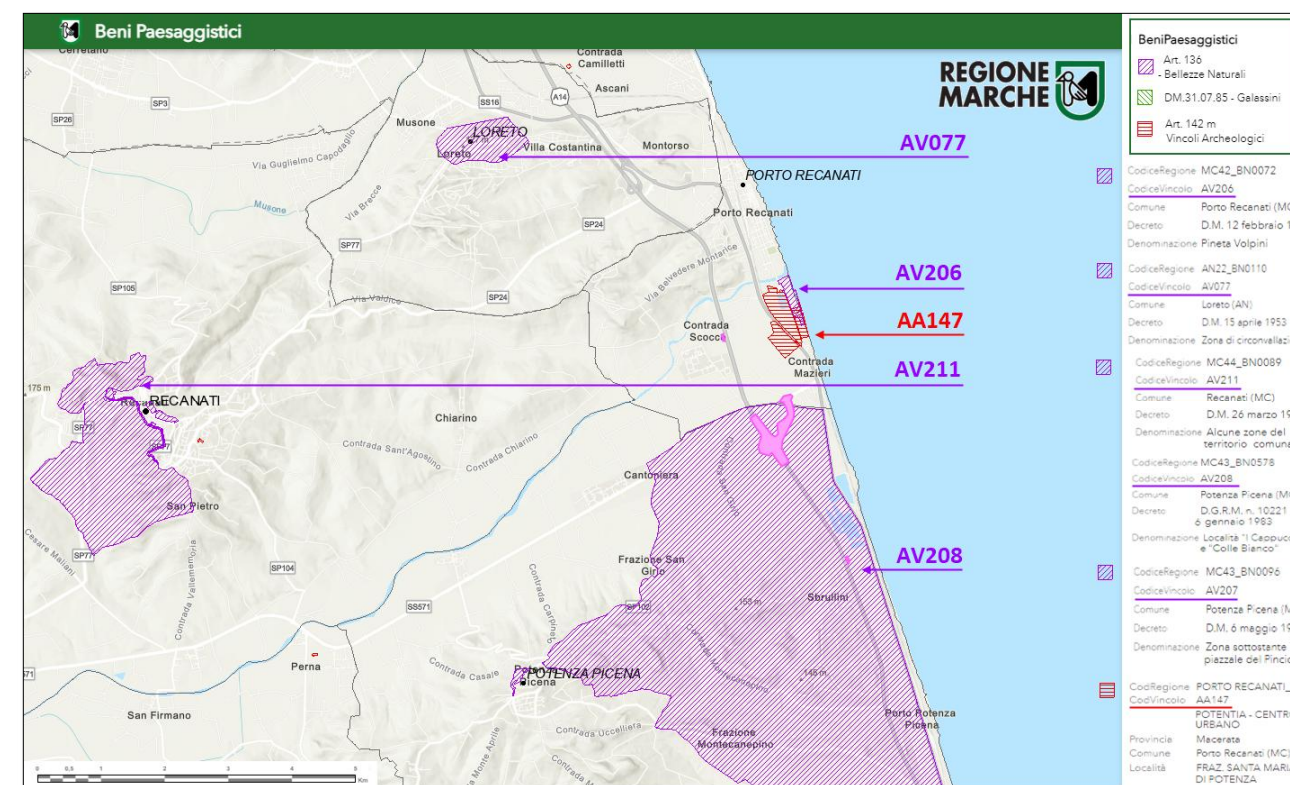


FIGURA 1-10. REGIONE MARCHE: BENI PAESAGGISTICI

Il Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR) delle Marche è stato Approvato con Del. Amm. n°197 del 3.11.1989, e si configura come un piano territoriale, riferito cioè all'intero territorio della regione e non soltanto ad aree di particolare pregio, il cui obiettivo è quello «di procedere a una politica di tutela del paesaggio coniugando le diverse definizioni di paesaggio immagine, paesaggio geografico, paesaggio ecologico, in una nozione unitaria di paesaggio-ambiente che renda complementari e interdipendenti tali diverse definizioni».

Per raggiungere questo obiettivo il PPAR elabora una descrizione dell'intero territorio regionale, visto come:

- insieme di "sottosistemi tematici" (geologico-geomorfologico-idrogeologico; botanico-vegetazionale; e storico-culturale) - per ognuno dei quali, vengono evidenziati condizioni di rischio, obiettivi e indirizzi della tutela;
- insieme di "sottosistemi territoriali", distinti per diverso valore - dalle aree A (aree eccezionali), passando per le aree B e C (unità di paesaggio di alto valore o che esprimono qualità diffusa), aree D (resto del territorio) e aree V (aree ad alta percezione visuale);
- insieme di "categorie costitutive del paesaggio", insieme, cioè, degli elementi-base del paesaggio, che vengono riferiti ai tre sottosistemi tematici, articolati in struttura geomorfologica, che comprende le emergenze geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, i corsi d'acqua, i crinali, i versanti, i litorali marini, il patrimonio botanico-vegetazionale, con le Aree floristiche, le foreste demaniali e i boschi, i pascoli, le zone umide e gli elementi diffusi del paesaggio agrario, il patrimonio storico-culturale, costituito da paesaggio agrario di interesse storico-ambientale, centri e nuclei storici, edifici e manufatti storici, zone archeologiche e strade consolari, luoghi di memoria storica, punti e le strade panoramiche.

La Regione Marche ha successivamente intrapreso un processo di verifica e aggiornamento del PPAR del 1989 rispetto al Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e alla Convenzione Europea per il paesaggio, definendo, fino ad oggi, un Documento preliminare, approvato dalla Giunta Regionale con Delibera n°140 del 01/02/2010.

Tale Documento legge i paesaggi delle Marche organizzati in ambiti, che, pur non potendo essere considerati omogenei al loro interno, comprendono territori connessi e resi simili da relazioni naturalistico-ambientali, storico-culturali, insediative, rispetto ai quali sarà possibile organizzare strategie e progetti di paesaggio.

L'intervento in oggetto è inserito nell'Ambito E2 - Le colline del Maceratese.

Il PPAR riconosce ambiti di tutela associati alle categorie costitutive del paesaggio, ai quali applicare, a seconda dei casi, una tutela integrale o una tutela orientata.

Sulla base dell'analisi dello stato fisico del territorio regionale e dei suoi usi, il PPAR Vigente provvede alla ricognizione delle risorse umane, storiche, culturali, paesistiche, ambientali, naturalistiche e alla definizione delle condizioni e degli obiettivi per la loro salvaguardia e valorizzazione, riconoscendo, a seconda dei casi, una tutela integrale o una tutela orientata.

Il PPAR disciplina gli interventi sul territorio con il fine di conservare l'identità storica, garantire la qualità dell'ambiente, salvaguardare le risorse territoriali in base ai gradi di pericolosità geologica del territorio regionale ai fini della difesa del suolo, della bonifica e trasformazione agraria, al particolare interesse paesistico-ambientale, includendovi il complesso degli ambiti territoriali sottoposti al regime di tutela di cui alla L. 1497/1930, L. 431/1985, alle aree di particolare importanza naturalistica per le caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, floristiche e faunistiche.

Si riportano stralci degli elaborati grafici con la sovrapposizione dell'intervento proposto.

All'interno della Tavola 1 "Vincoli paesistico-ambientali esistenti" del P.P.A.R. l'area di progetto ricade nelle aree identificate come:

"Vincoli esistenti (L.1497/39)"

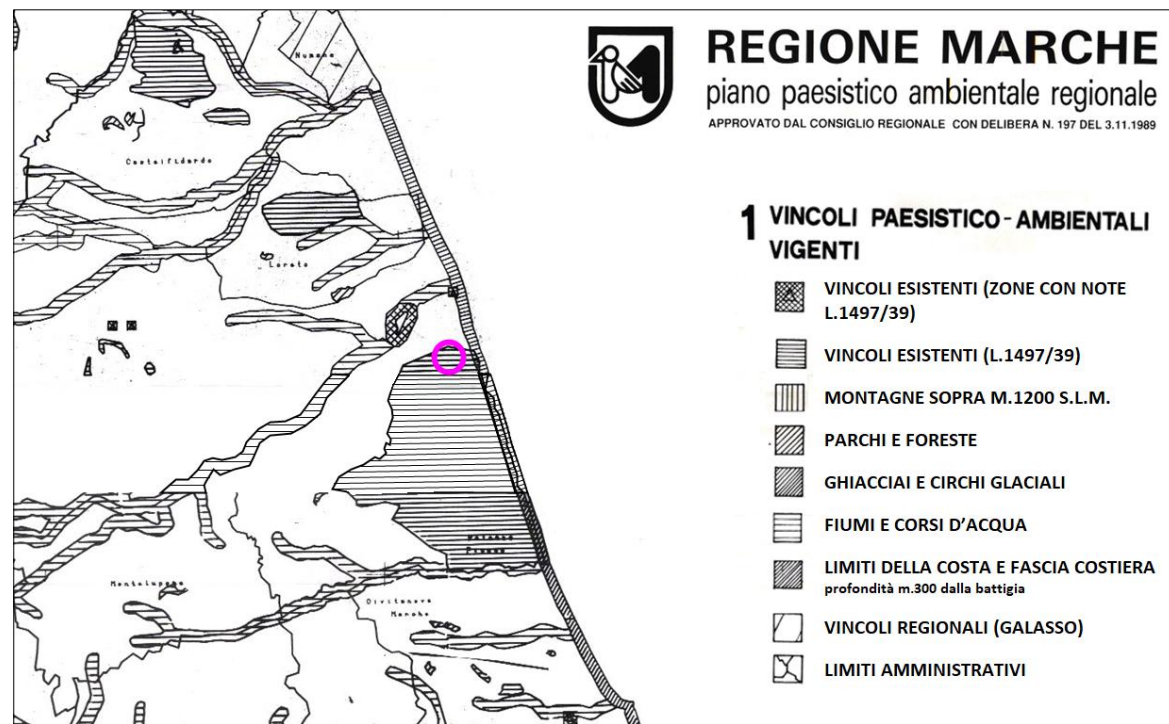


FIGURA 1-11. PPAR MARCHE - STRALCIO TAVOLA 1. VINCOLI PAESISTICO AMBIENTALI

Come già anticipato, il progetto tiene conto degli indirizzi e delle prescrizioni di tutela paesistica dei piani urbanistici, sia sovralocali che locali, 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.

All'interno delle Tavole del P.P.A.R n°3 "Sottosistema geologico e morfologico - Sottosistemi tematici" e n°4 "Sottosistema botanico-vegetazionale", l'area di progetto non ricade in alcuna area identificata come "di eccezionale valore", "di rilevante valore", né "di qualità diffusa".

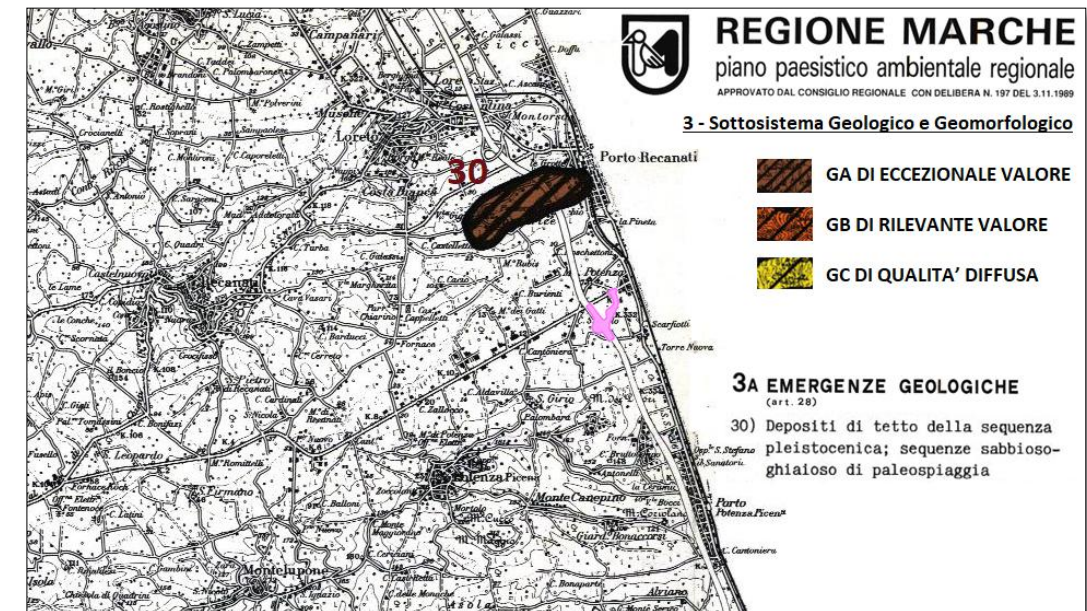


FIGURA 1-12. PPAR MARCHE - STRALCIO TAVOLA 3. SOTTOSISTEMI GEOLOGICI

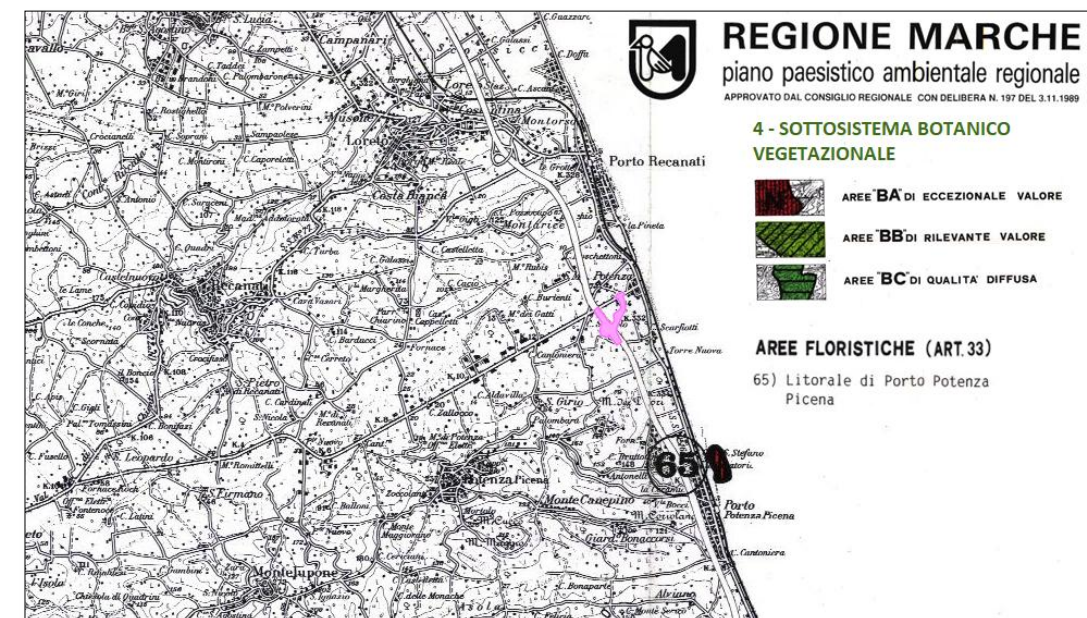


FIGURA 1-13. PPAR MARCHE - STRALCIO TAVOLA 4. SOTTOSISTEMA BOTANICO-VEGETAZIONALE

Nella Tavola 6 "Aree per rilevanza dei valori paesistici e ambientali (art.23)". l'area di progetto ricade nelle aree identificate come: "Aree C di qualità diffuse" (55 – Potenza Picena).

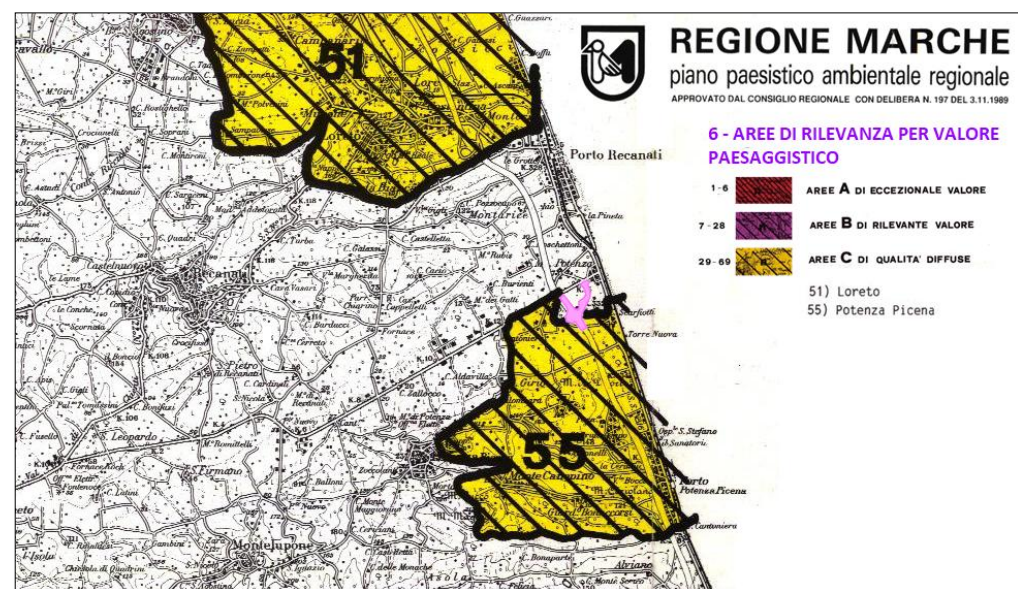


FIGURA 1-14. PPAR MARCHE - STRALCIO TAV.6. AREE DI RILEVANZA PER VALORI PAESAGGISTICO AMBIENTALI

All'interno della Tavola 7 "Aree di alta percezione visiva" del P.P.A.R. l'area di progetto ricade nelle aree identificate come: "Aree V - Ambiti annessi alle infrastrutture a maggiore intensità di traffico (art.23)".

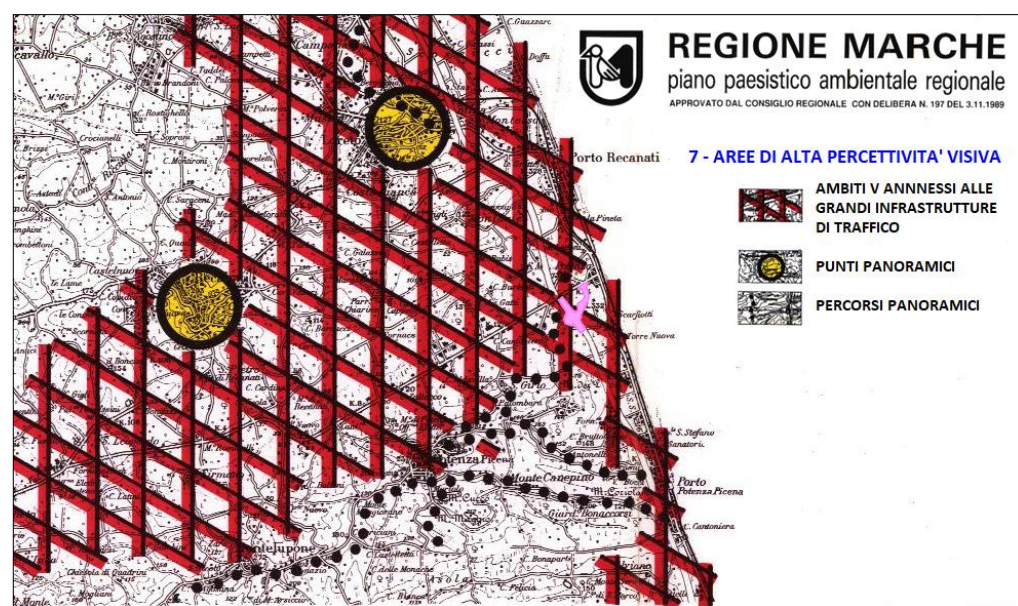


FIGURA 1-15. PPAR MARCHE - STRALCIO TAVOLA 7. AREE DI ALTA PERCESSIONE VISIVA

L'Art. 20 delle NTA del PPAR Marche stabilisce che:

...Il Piano individua nelle tavv.6 e 7 le aree della regione in rapporto alla rilevanza dei valori paesistico-ambientali, come segue:

Aree A: Aree eccezionali, rappresentabili anche da toponimi; paesaggi monumentali. La categoria A raccoglie le unità di paesaggio eccezionali nelle quali emergono l'aspetto monumentale del rapporto architettura-ambiente e l'ampio orizzonte; luoghi di grande effetto visuale e di alta notorietà; luoghi "forti" anche per la combinazione significativa di sito, insediamento, e componenti architettoniche, storiche, naturalistiche.

Aree B: Unità di paesaggio rilevanti per l'alto valore del rapporto architettura-ambiente, del paesaggio e delle emergenze naturalistiche, caratteristico della regione.

Aree C: Unità di paesaggio che esprimono la qualità diffusa del paesaggio regionale nelle molteplici forme che lo caratterizzano: torri, case coloniche, ville, alberature, pievi, archeologia produttiva, fornaci, borghi e nuclei, paesaggio agrario storico, emergenze naturalistiche.

Aree D: Il resto del territorio regionale.

Aree V: Aree di alta percezione visuale relative alle vie di comunicazione ferroviarie, autostradali e stradali di maggiore intensità di traffico.

Art. 23 - Indirizzi generali di tutela

In rapporto alle aree di cui al precedente articolo 20 gli strumenti di pianificazione territoriale sottordinati seguono i seguenti indirizzi di tutela:

a - nelle aree A e B, in considerazione dell'alto valore dei caratteri paesistico-ambientali e della condizione di equilibrio tra fattori antropici e ambiente naturale, deve essere attuata una politica di prevalente conservazione e di ulteriore qualificazione dell'assetto attuale, utilizzando il massimo grado di cautela per le opere e gli interventi di rilevante trasformazione del territorio;

b - nelle aree C e D, deve essere graduata la politica di tutela in rapporto ai valori e ai caratteri specifici delle singole categorie di beni, promuovendo la conferma dell'assetto attuale ove sufficientemente qualificato o ammettendo trasformazioni che siano compatibili con l'attuale configurazione paesistico-ambientale o determinino il ripristino e l'ulteriore qualificazione;

c - nella area V, deve essere attuata una politica di salvaguardia, qualificazione e valorizzazione delle visuali panoramiche percepite dai luoghi di osservazione puntuali o lineari.

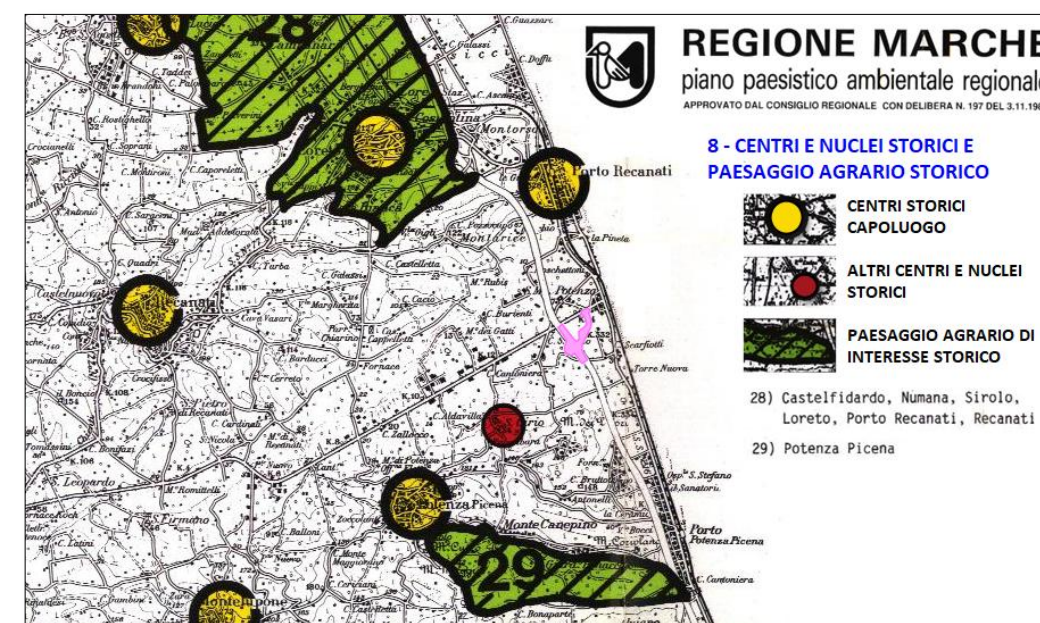


FIGURA 1-16. PPAR MARCHE - STRALCIO TAV.8 CENTRI E NUCLEI STORICI E PAESAGGIO AGRARIO STORICO

All'interno della Tavola 8 "Centri e nuclei storici. Paesaggio agrario storico" del P.P.A.R. l'area di progetto 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.

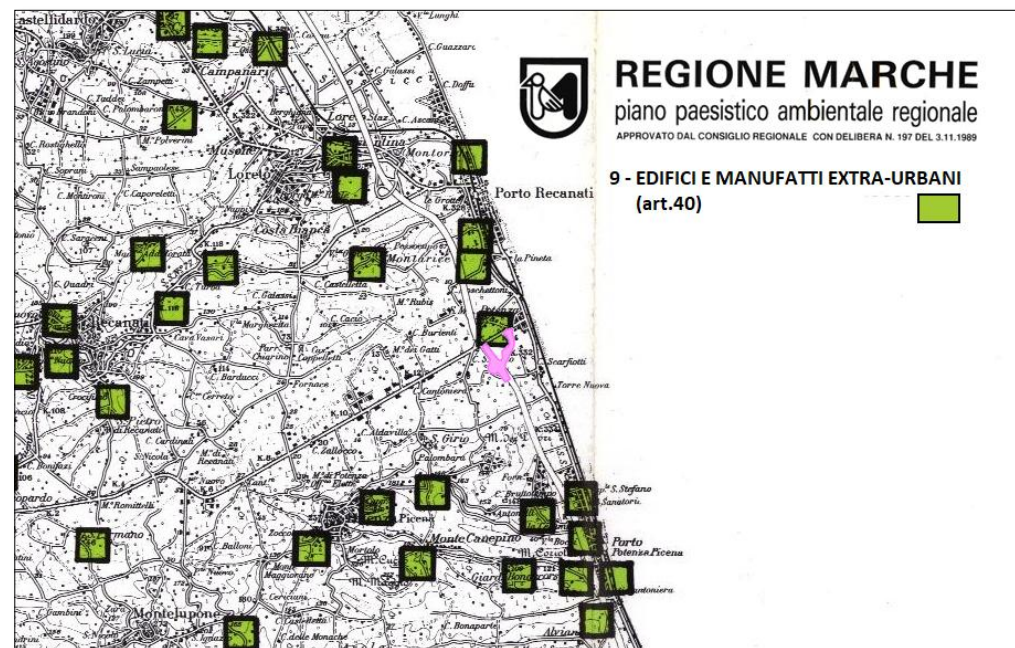


FIGURA 1-17. PPAR MARCHE - STRALCIO TAVOLA 9. EDIFICI E MANUFATTI STORICI EXTRA-URBANI

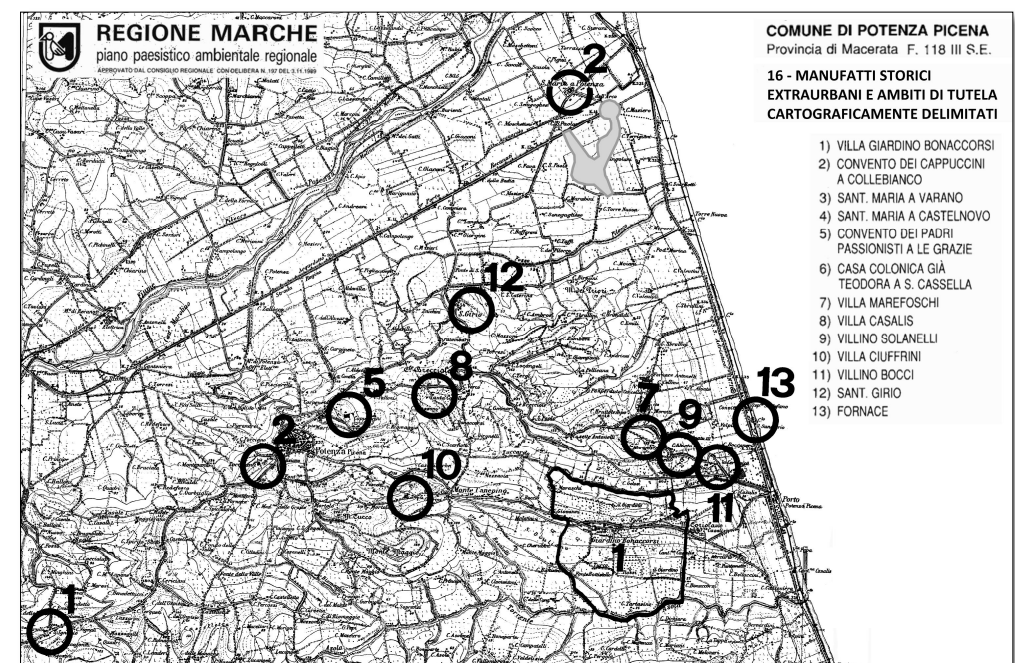


FIGURA 1-18. PPAR MARCHE - STRALCIO TAVOLA 16 - MANUFATTI STORICI EXTRAURBANI E AMBITI DI TUTELA CARTOGRAFICAMENTE DELIMITATI

All'interno della Tavola 10 "Luoghi archeologici e di memoria storica (artt.41-42)" del P.P.A.R. 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".

L'Art. 41 - Zone archeologiche e strade consolari delle NTA del PPAR Marche:

Le zone archeologiche e le strade consolari sono individuate nelle tavv.10,17 ed elenco allegato 2 e comprendono:

- a - le aree archeologiche identificate in base ai vincoli imposti dalla legge 1089/39;
- b - altre aree archeologiche di particolare interesse;
- c - le aree in cui l'organizzazione delle colture agricole e del territorio conserva elementi della centuriazione relativa alle tracce della maglia poderale stabilita dagli insediamenti coloniali romani;
- d - le strade consolari romane;
- e - aree con segnalazione di ritrovamenti archeologici.

Nelle aree archeologiche di cui alle lettere a) e b) del primo comma, e nel relativo ambito di tutela stabilito provvisoriamente in mt. 50 dal perimetro delle aree stesse, fermo restando le eventuali disposizioni più restrittive disposte dalla Soprintendenza archeologica, si applica la tutela integrale di cui agli articoli 26 e 27. È ammessa l'ordinaria utilizzazione agricola dei terreni, eccetto ogni scavo o aratura dei terreni di profondità maggiore di cm. 50 che deve essere autorizzato dalla Soprintendenza archeologica; è ammessa inoltre ogni attività inerente allo studio e alla valorizzazione delle presenze archeologiche. Lungo le strade consolari di cui al primo comma è stabilito un ambito provvisorio di tutela di cui all'articolo 25 dell'ampiezza di mt. 10 dal ciglio delle strade consolari come attualmente configurato. In tali ambiti si applica la tutela integrale di cui agli articoli 26 e 27, fermo restando che all'interno di essi ogni scavo e aratura di profondità maggiore di cm. 50 devono essere autorizzati dal Sindaco, che ne informa la Soprintendenza archeologica.

Prescrizioni di base transitorie.

All'interno degli ambiti e in corrispondenza degli elementi e dei segni visibili della struttura centuriata di cui al primo comma, lettera o) non sono ammesse le opere di mobilità e gli impianti tecnologici, indicati all'articolo 45, nonché qualsiasi movimento di terra che alteri in modo sostanziale o stabilmente il profilo del terreno, salvo per le opere relative ad interventi di recupero ambientale, di cui all'articolo 57.

Inoltre, nelle aree centuriate come sopra indicate non sono ammessi:

a - l'abbattimento della vegetazione arbustiva e di alto fusto esistente, tranne le essenze infestanti e le piantate di tipo produttivo-industriale. Resta salvo quanto regolamentato dalle LL.RR. 8/87 e 34/87 e ss.mm.ii. nonché dalle normative silvocolturali vigenti;

b - l'inizio delle nuove attività estrattive, compresi gli ampliamenti. Per le cave esistenti, in atto o dismesse, sono ammessi gli interventi di recupero ambientale di cui all'articolo 57 e 63 bis e con le procedure di cui all'articolo 27 e 63 ter;

c - la realizzazione di depositi e di stoccaggi di materiali non agricoli. Prescrizioni di base permanenti. È vietata qualunque alterazione degli elementi e dei segni visibili della struttura centuriata, e ogni intervento di tipo infrastrutturale deve essere coerente con l'organizzazione ditale struttura centuriata; vale per esse quanto previsto dall'articolo 38, 3° comma.

Compete agli strumenti urbanistici generali:

- a - completare ed aggiornare il censimento e l'identificazione delle aree di cui al primo comma;
- b - definire gli ambiti di tutela annessi a tali aree in base a quanto stabilito dall'articolo 27 bis;
- c - stabilire le prescrizioni per la tutela delle aree e strade in oggetto e degli ambiti di tutela annessi.

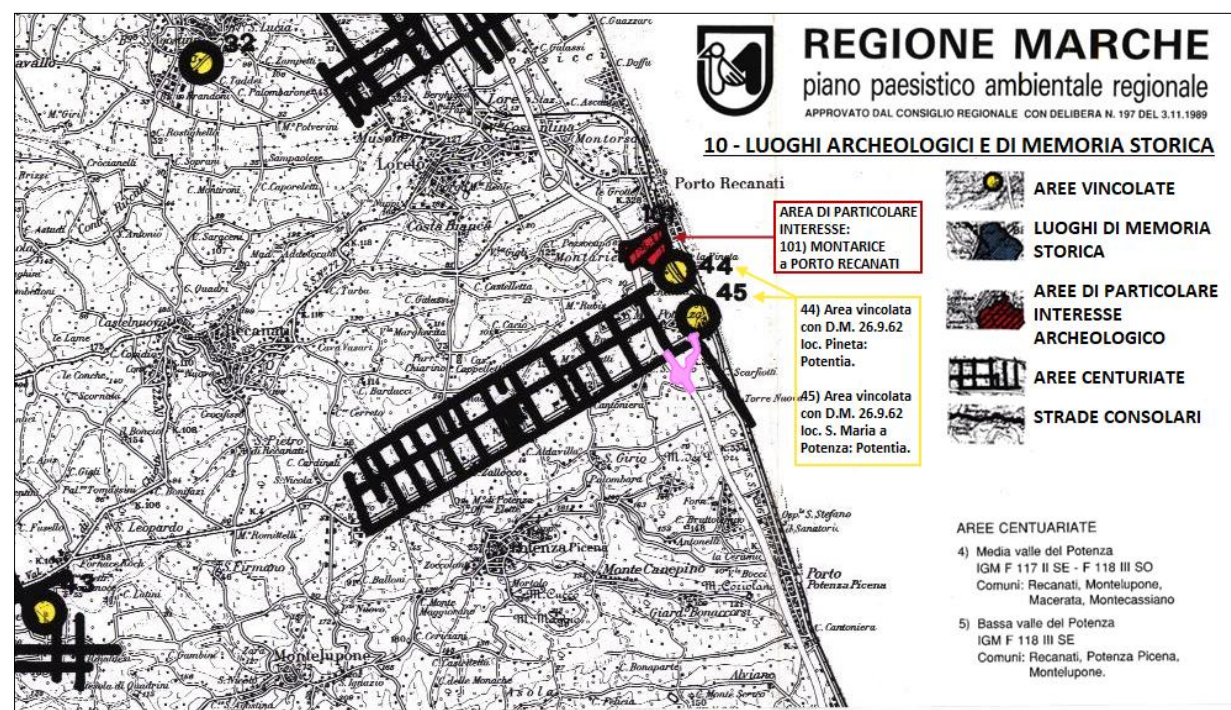


FIGURA 1-19. PPAR MARCHE - STRALCIO TAVOLA 10 – LUOGHI ARCHEOLOGICI E DI MEMORIA STORICA

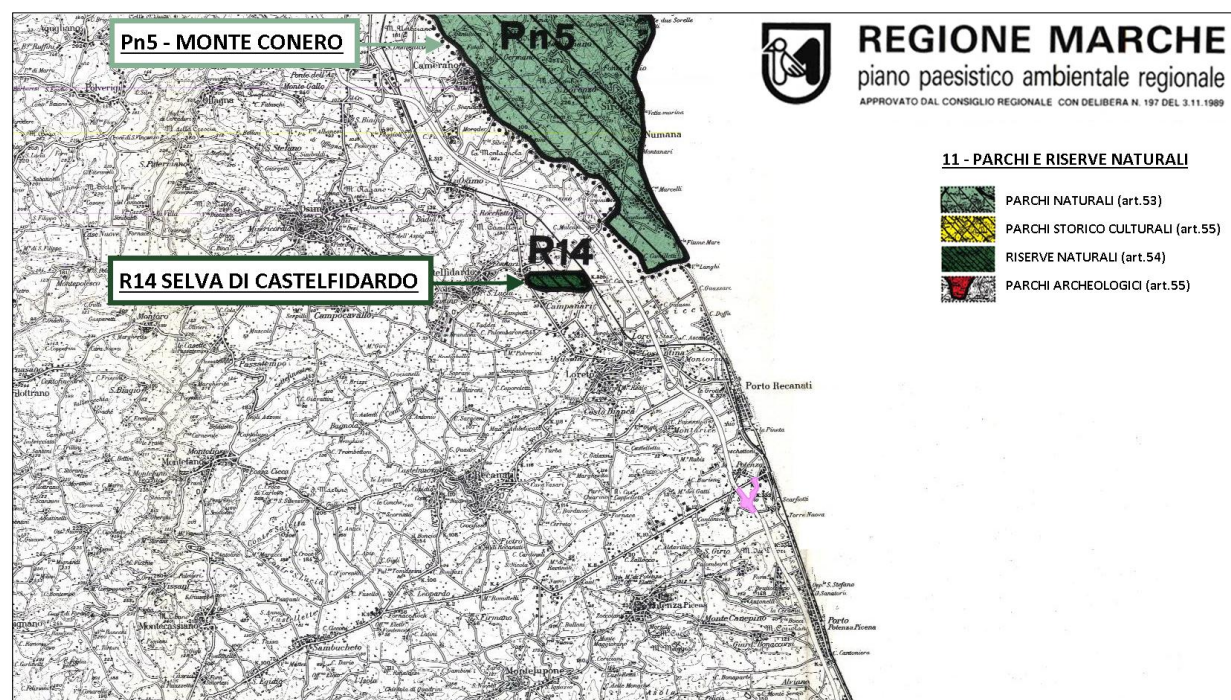


FIGURA 1-20. PPAR MARCHE - STRALCIO TAVOLA 11 – PARCHI E RISERVE NATURALI

• Aree tutelate per legge ART. 142 D.LGS 42/2004

Sulla base cartografica in scala 1:25.000, a copertura dell'intero territorio regionale, sono rappresentate con retinature di diverso colore le aree oggetto di tutela paesistica.



FIGURA 1-21. PPAR MARCHE - AREE TUTELE PER LEGGE ART. 142 D.LGS.42/2004

1.4.2.4 Pianificazione di livello provinciale - Il Piano Territoriale di Coordinamento della Città di Macerata (PTC)

Il Piano Territoriale di Coordinamento provinciale di Macerata (PTC), che è stato approvato definitivamente con delibera di Consiglio n°75 dell'11.12.2001, recepisce ed articola principi generali e prescrizioni per la tutela dell'integrità delle risorse territoriali e delle relative modalità d'uso, prevedendo procedure preventive di "valutazione degli effetti ambientali" indotte dalle azioni di trasformazione del territorio; stabilisce inoltre regole per la verifica e il dimensionamento delle condizioni minime, ritenute "di precauzione e garanzia" per le previsioni che comportino nuovi impegni di suolo a fini insediativi ed infrastrutturali.

Il P.T.C., nell'assumere l'obiettivo dello sviluppo sostenibile nella pianificazione urbanistica e territoriale, individua e prescrive preliminarmente un'azione di valutazione delle scelte di trasformazione ed uso delle risorse, basata sui seguenti principi generali:

- interpretazione del territorio come campo di forze in reciproco equilibrio, nel quale ogni singola azione di trasformazione influisce sugli equilibri preesistenti. Un sistema complesso su cui intervenire mediante processi decisionali integrati di analisi e monitoraggio che consentano la conservazione, il rinnovo e la nuova realizzazione di infrastrutture fisiche (insediamenti, servizi, infrastrutture) senza ridurre sensibilmente o sprecare le risorse di cui deve essere garantita la trasmissione alle generazioni future;

- superamento dei modelli del Piano disegnato su un assetto del territorio, visto come statico e immutabile e conseguente necessità di favorire la collaborazione tra enti pubblici e privati, con i rispettivi interessi, di aumentare gli spazi per la partecipazione, favorendo la discussione sul

• "Rete viaria di collegamento interregionale - Variante alla SS 16 (tratto dei laghetti)".

Si sottolinea, come indicato nel paragrafo relativo al P.R.G. di Potenza Picena, l'interferenza del nuovo svincolo con le previsioni di realizzazione della Variante alla SS16.

procedimento decisionale (anche riferita ad oggetti concreti: una strada, un parco, un insediamento) tramite preventiva applicazione e utilizzazione di strumenti di valutazione economica e ambientale;

- governo dei processi di cambiamento attraverso la definizione preventiva degli effetti negativi che le azioni di trasformazione possono produrre sugli equilibri degli ecosistemi (pressioni e conseguenti impatti) e in relazione alla capacità degli ambienti interessati da esse di assorbirli e neutralizzarli (vulnerabilità e conseguente capacità di carico).

Le N.T.A. del P.T.C., indicano le procedure per la valutazione degli effetti indotti dalle azioni di trasformazione sulle risorse essenziali del territorio. In particolare, stabiliscono che la valutazione ambientale debba essere inserita, quindi contestuale, nella formulazione delle proposte, ed essa stessa contribuisca alla formulazione degli scenari e delle alternative possibili.

Il P.T.C. opera secondo le seguenti modalità:

- "prescrizioni" per il perseguimento degli obiettivi strategici e la definizione delle invarianti strutturali, riferite in particolare alla disciplina dei sistemi territoriali;
- "direttive" per l'azione di valutazione (rispetto alle quali i PRG devono uniformarsi declinandole alla scala di propria competenza) riferiti in particolare alla disciplina per la sostenibilità e lo sviluppo;
- "indirizzi" d'uso delle risorse (che i PRG valutano ed integrano alla scala di propria competenza) riferiti in particolare alla disciplina per l'uso delle risorse.

Si riportano di seguito stralci degli elaborati grafici contenenti l'intervento proposto.

Si riportano gli stralci delle N.T.A. del P.T.C. di Macerata relativi agli artt. 26.1 e 31.2 sopracitati, i quali riportano che all'interno del paesaggio agrario "ogni intervento di trasformazione dovrà prevedere opere di minimizzazione e compensazione degli impatti".

Art.26 - Definizione delle prescrizioni di base permanenti di PTC per le categorie della struttura geomorfologica: litorali marini.

26.1.- **I varchi marini**, individuati cartograficamente (la cui delimitazione definitiva compete agli strumenti urbanistici generali) ... sono soggetti anche alla tutela di cui al precedente art. 23.10. L'eventuale riduzione delle aree di varco marino così come definite all'art. 7.1.17, operate dagli strumenti urbanistici generali, dovrà essere legata al rispetto del principio generale di non realizzare saldature lineari dell'edificazione sul litorale.

26.2.- Nessuna nuova edificazione è consentita sulle aree del litorale poste nel tratto compreso tra la sede ferroviaria e/o la sede della strada prospettante il mare – da un lato – e – dall'altro- la spiaggia e/o il demanio marittimo, fatti salvi gli interventi di riqualificazione urbanistica: servizi pubblici, attività ricreativa, parchi, parcheggi, impianti sportivi e simili

26.3.- Nei tratti di costa soggetti ad avanzamento è consentito il prelievo dei materiali inerti all'esclusivo fine del ripascimento del litorale in erosione.

Art.31. Definizione delle prescrizioni di base permanenti di PTC per le categorie del patrimonio botanico-vegetazionale: elementi diffusi del paesaggio agrario.

31.1. Il PTC...individua le macchie (o arbusteti) e i boschi residui ai quali si applica quanto stabilito dal precedente art. 23.10-bis: nei ginestreti vanno incentivati interventi di riduzione della superficie da essi occupata e la messa a dimora di specie arboree autoctone, per facilitare una formazione strutturale complessa (arbustivo-arborea).

31.2. Il PTC individua altresì ... le aree coltivate montane e le aree coltivate di valle, quali aree di supporto degli elementi diffusi del paesaggio agrario che svolgono una funzione fondamentale nella salvaguardia della biodiversità; in tali aree, ogni intervento di trasformazione dovrà prevedere opere di minimizzazione e compensazione degli impatti....

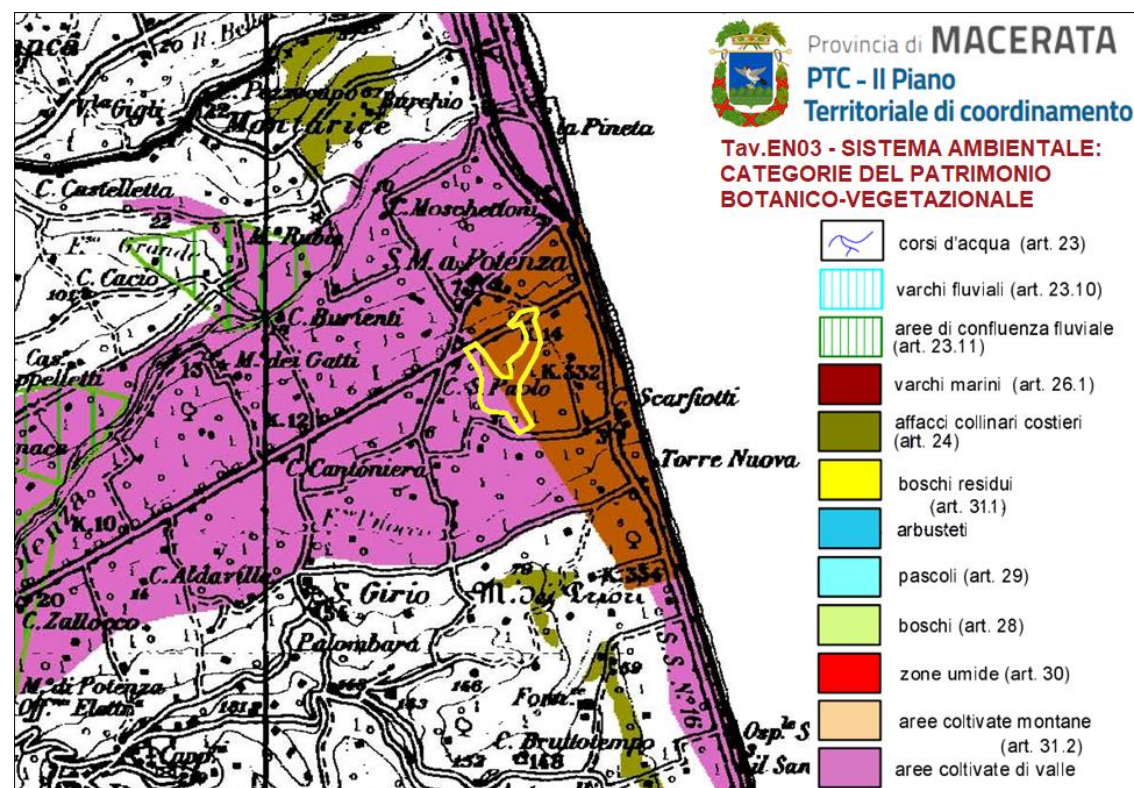


FIGURA 1-22. PTC MACERATA – SISTEMA AMBIENTALE: PATRIMONIO BOTANICO VEGETAZIONALE

All'interno della Tavola EN03 "Sintesi delle Prescrizioni relative al sistema ambientale (Categorie del patrimonio botanico-vegetazionale)" l'area di progetto ricade all'interno delle aree identificate come:

"Varchi marini" (art. 26.1 N.T.A.);

"Aree coltivate di valle" (art. 31.2 N.T.A.).

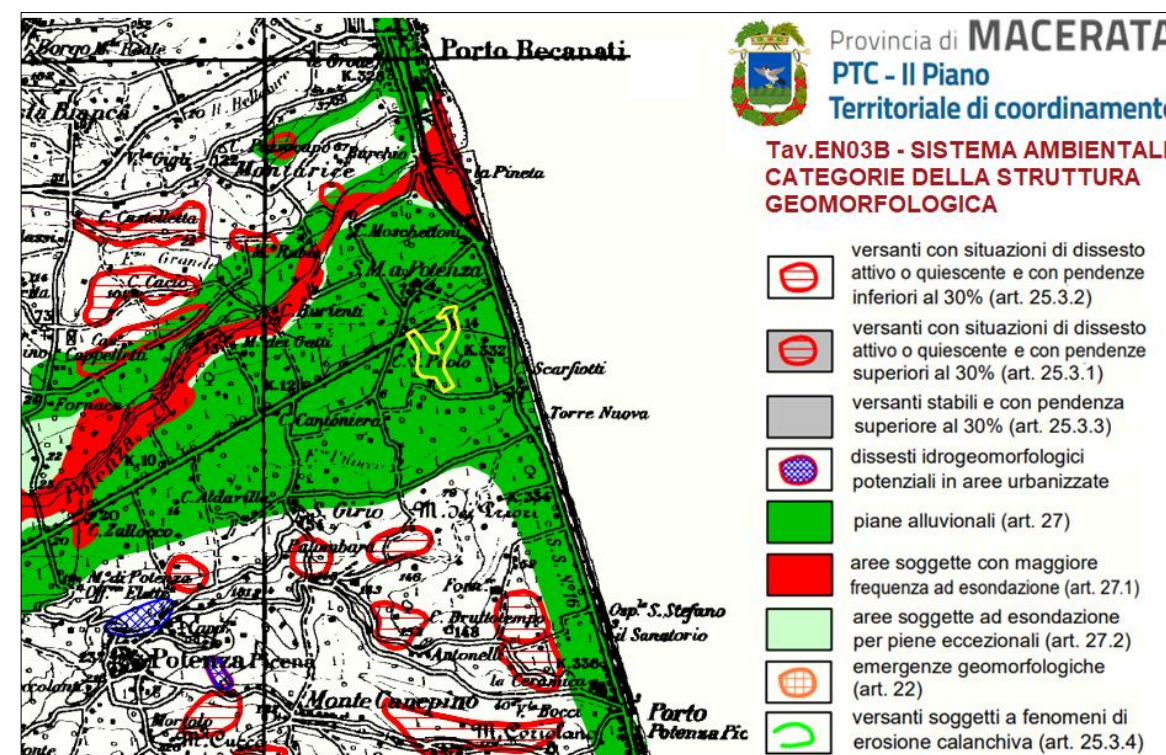


FIGURA 1-23. PTC MACERATA – SISTEMA AMBIENTALE: STRUTTURA GEOMORFOLOGICA

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"**.

Art.27. Definizione delle prescrizioni di base permanenti di PTC per le categorie della struttura geomorfologica: piane alluvionali.

27.1. Sulle aree soggette con maggiore frequenza a esondazione, non è consentita alcuna nuova edificazione.

27.2. Sulle aree soggette ad esondazione per piene eccezionali sono consentiti soltanto gli interventi di completamento e di ampliamento, a condizione che siano previste adeguate misure di salvaguardia e di messa in sicurezza dagli allagamenti, nonché la nuova edificazione di accessori rurali rapportati alle reali esigenze aziendali e se consentite dalle norme vigenti in materia.

27.3. La ridefinizione dei limiti delle aree esondabili è possibile solo dopo la realizzazione di opere di regimazione idraulica e di laminazione delle piene (adeguamento delle arginature, formazione di casse di espansione, ampliamento delle sezioni idrauliche) e sulla base di nuovi accertamenti del competente Servizio regionale.

27.4. Ai fini della tutela delle acque sotterranee dall'inquinamento, è prescritta la chiusura e la messa in sicurezza dei pozzi per l'approvvigionamento idrico non più utilizzati salvo che siano attrezzati in modo da escludere comunque il suddetto inquinamento.

Lo stralcio della carta geomorfologia e quello relativo alle Aree di Dissesto **non evidenziano interferenze del progetto con aree di particolare rischio**.

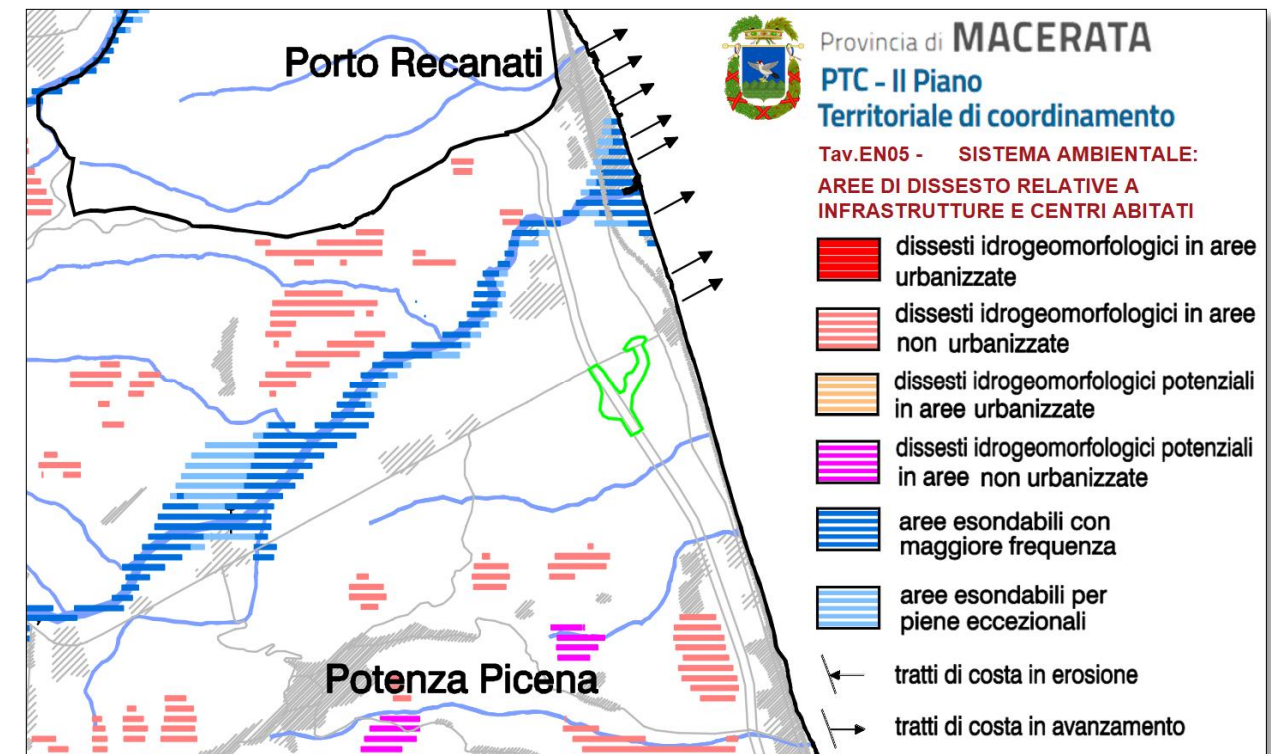


FIGURA 1-25. PTC MACERATA – SISTEMA AMBIENTALE: DISSESTI

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".

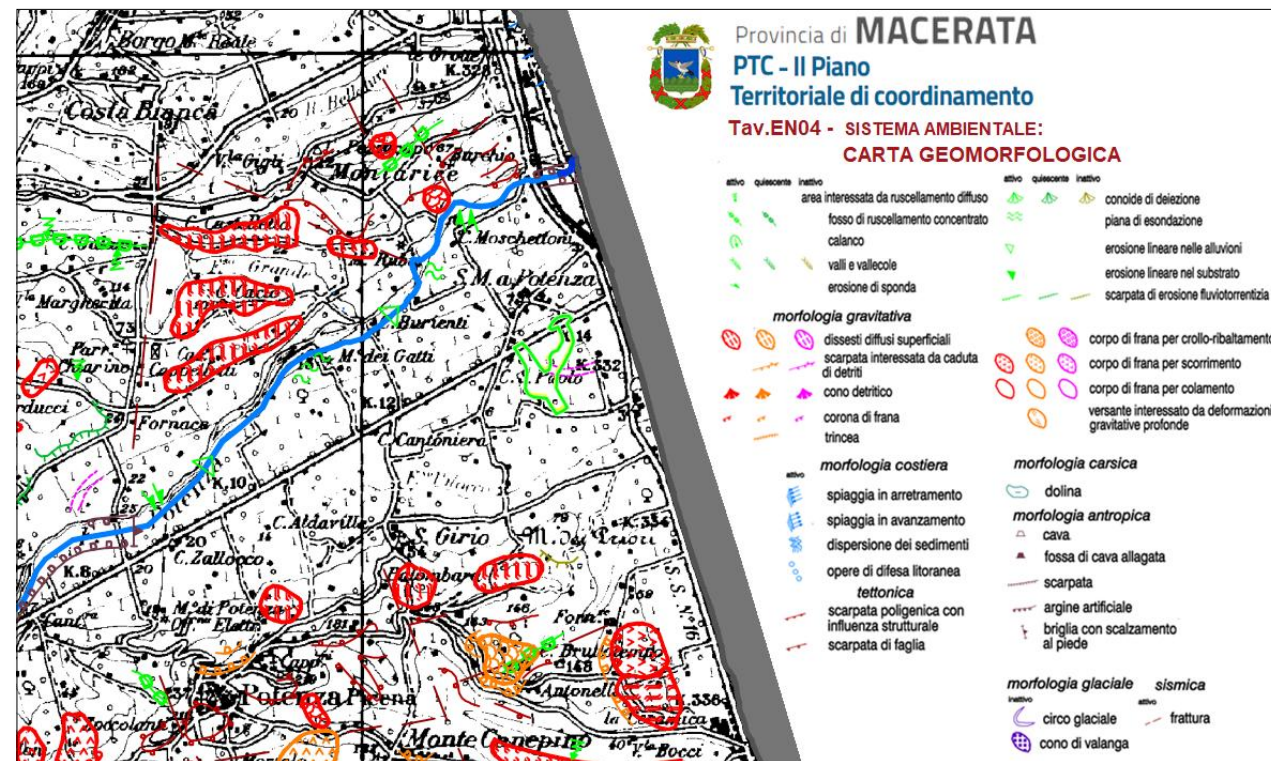


FIGURA 1-24. PTC MACERATA – SISTEMA AMBIENTALE: CARTA GEOMORFOLOGICA

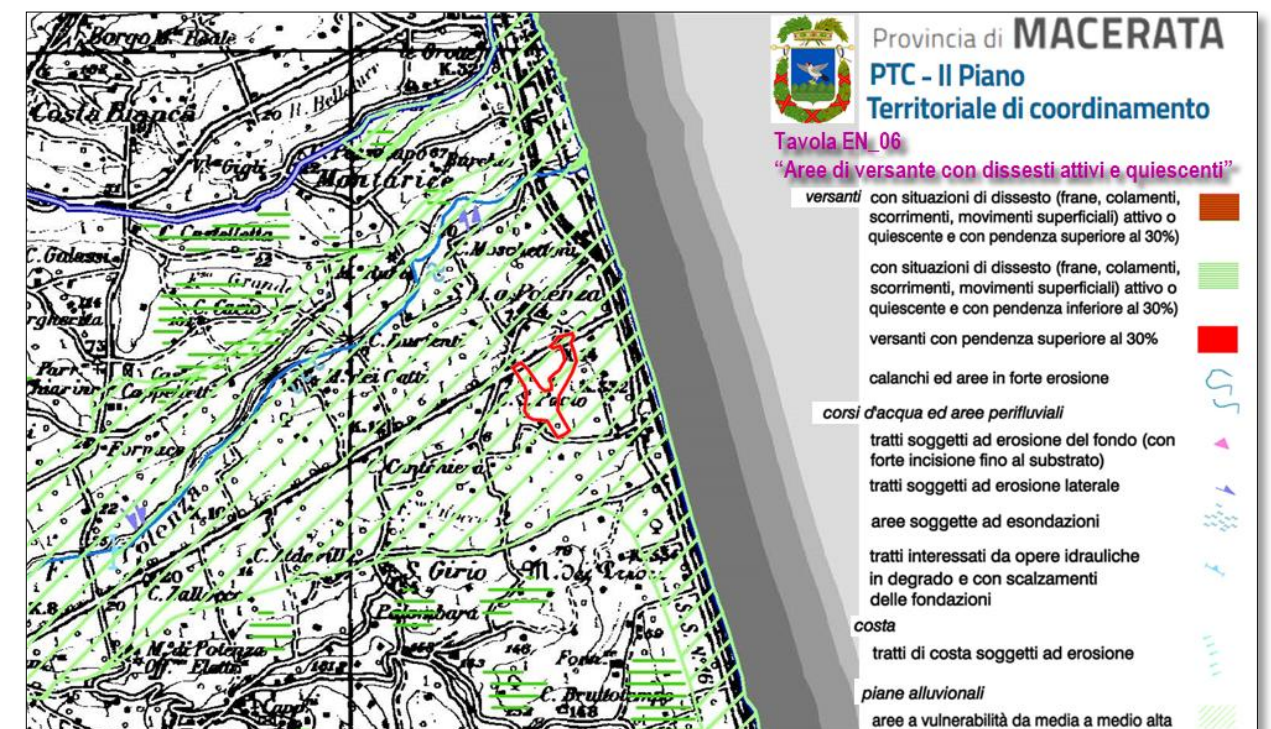


FIGURA 1-26. PTC MACERATA – SISTEMA AMBIENTALE: VERSANTI CON DISSESTI ATTIVI O QUIESCENTI

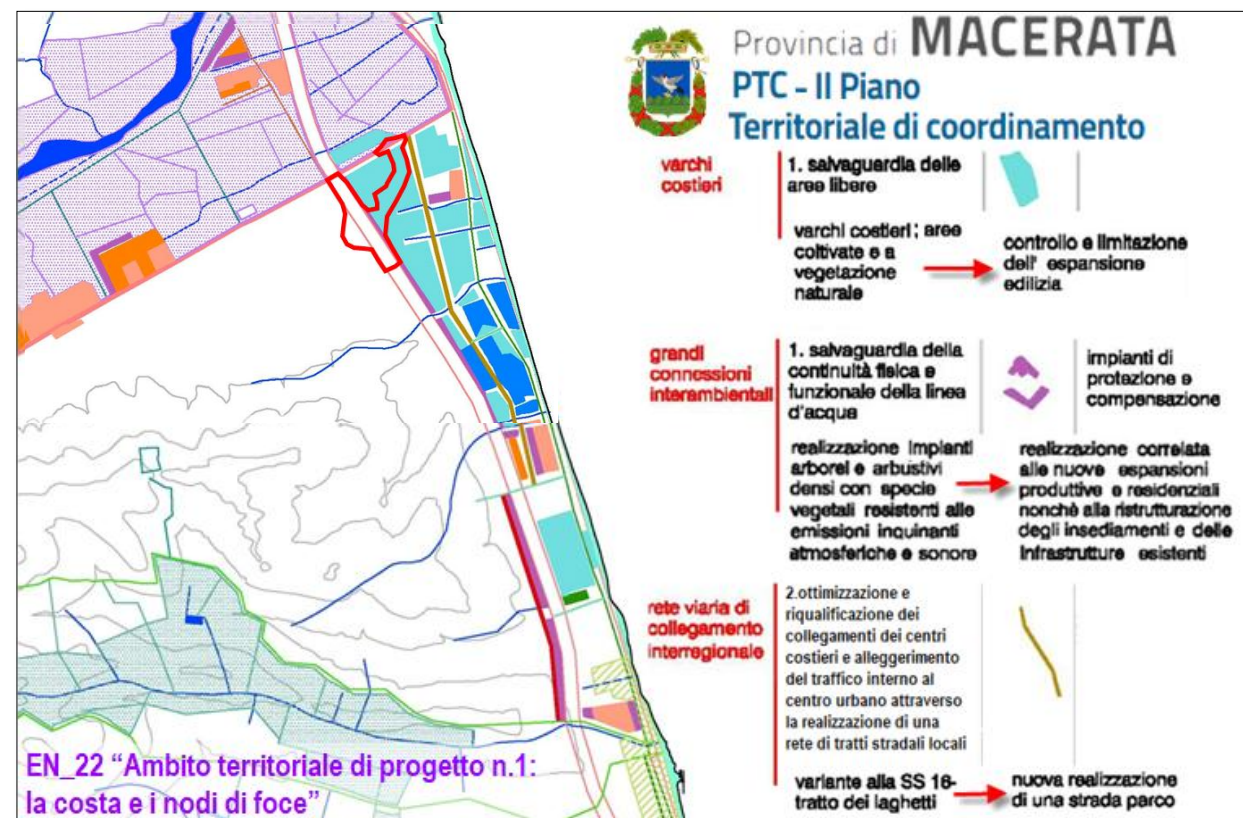


FIGURA 1-27. PTC MACERATA – AMBITO TERRITORIALE DI PROGETTO: COSTA E NODI DI FOCE

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;
- verso la costa inoltre 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").

1.4.2.5 PIANIFICAZIONE LOCALE

L'area di intervento per la realizzazione del nuovo svincolo della A14 è situata all'interno del Comune di Potenza Picena ed in parte nel Comune di Porto Recanati.

Comune di Potenza Picena

Il Comune di Potenza Picena è dotato di Piano Regolatore Generale, adeguato al P.P.A.R., approvato con Atto di Consiglio n. 26 del 19/04/2004, su parere di conformità della Giunta Provinciale espresso con Delibera n. 226 del 14/04/2004.

La Variante Generale al P.R.G. in adeguamento al PTC è stata Adottata definitivamente con D.C.C. n°76 de10.12.2014; la relativa Presa d'atto e le controdeduzioni sono state deliberate con D.C.C. n°12 del 20.04.2018.

Tale variante si configura come un processo di aggiornamento e revisione di specifiche previsioni urbanistiche all'interno dell'area urbanizzata, di revisione delle interferenze con ambiti di tutela già impressi e quelli trasposti attivamente in sede di adeguamento ai suddetti Piani sovraordinati.

Per quanto riguarda l'inquadramento urbanistico:

- 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.

Le norme tecniche di attuazione del PRG per le ZONE AGRICOLE prescrivono:

ART. 26 ZONE AGRICOLE NORMALI (E1)

- Tali sottozone comprendono tutte le aree che per loro caratteristiche morfologiche e geomorfologiche sono compatibili con la normale attività agricola e nelle quali sono tutt'ora presenti colture agrarie ed aziende zootecniche.
- Il ruolo principale di tali aree è la produzione agricola effettuata in modo da privilegiare le colture che corrispondono alla vocazione ed alle caratteristiche del territorio e che garantiscono la tutela dello stesso nonché la conservazione dell'attività produttiva.
- Nella sottozona "E1" valgono le indicazioni della L.R. 13/90.
- Sono ammessi i seguenti interventi:
 - manutenzione ordinaria;
 - manutenzione straordinaria;
 - restauro e risanamento conservativo;
 - ristrutturazione vincolata;
 - demolizione con fedele ricostruzione;
 - nuove costruzioni.
- Le previsioni del Piano si attuano mediante intervento edilizio diretto.
- Sono compatibili le attività produttive connesse allo specifico assetto vegetazionale dell'area cioè le attività forestali, agricole e zootecniche. Sono ammessi e favoriti progetti che prevedano: la rinnovazione degli elementi diffusi del paesaggio agrario; l'estensione degli elementi lineari per il ripristino del reticolato paesaggistico ed ecologico che colleghi i vari sistemi (corridoi ecologici); la rinaturazione di rimboschimenti misti a dominanza di conifere ed il restauro dei sistemi ripariali.
- Nella realizzazione di manufatti o strutture, che possono rappresentare impatti negativi per il paesaggio agrario o naturale, è necessario prevedere delle sistemazioni a verde che minimizzino ogni forma di inquinamento visuale, sonoro, atmosferico. In caso di realizzazione di nuove opere devono essere individuati gli elementi vegetali che interferiscono con il progetto in quanto sono

comunque sottoposti a tutela integrale tutti gli elementi botanico – vegetazionali che per dimensioni non sono stati cartografati negli elaborati di indagine allegati al presente piano (elementi singoli e lineari inclusi del paesaggio agrario).

8. Nella valutazione dei progetti relativi alle nuove costruzioni, l'Ufficio Tecnico prenderà anche in considerazione gli aspetti relativi alla possibilità di salvaguardare il paesaggio mediante adeguate progettazioni delle aree destinate a verde ornamentale. Sarà compito dell'Amministrazione Comunale, in sede di approvazione dei relativi progetti, imporre la realizzazione di determinate tipologie di impianto, valutate caso per caso.

9. Per ristrutturazione vincolata si intendono gli interventi della ristrutturazione edilizia eccetto gli interventi non compatibili con le finalità del recupero del patrimonio edilizio esistente,...

ART. 28 ZONE AGRICOLE DI SALVAGUARDIA (E3)

1. Tali zone riguardano quelle parti del territorio agricolo nelle quali, per la presenza di elementi naturali da tutelare (corsi d'acqua, litorali marini), di elementi del patrimonio storico-culturale da salvaguardare (centro storico, edifici e manufatti, aree archeologiche), di condizioni di instabilità in atto o potenziali (aree soggette a dissesti e aree con pendenza superiore al 30%), il PIANO pone particolari limitazioni agli interventi edificatori e a quelli di sostanziale modificazione delle caratteristiche ambientali.

2. In tali Zone non è consentita alcuna nuova costruzione, sono altresì ammessi i seguenti interventi: manutenzione ordinaria; manutenzione straordinaria; restauro e risanamento conservativo; ristrutturazione vincolata; demolizione con fedele ricostruzione;

3. Negli edifici rurali esistenti sono comunque consentiti, al solo scopo di introdurre miglioramenti igienici funzionali e distributivi, nonché al fine di salvaguardare il patrimonio edilizio esistente, interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di restauro e risanamento conservativo e di ristrutturazione edilizia vincolata, senza alcun aumento di volumetria.

4. Tuttavia è ammesso, nelle zone non interessate da ambiti con prescrizioni di base permanenti relative alle categorie costitutive del paesaggio l'ampliamento delle costruzioni esistenti di cui agli articoli 5, 8 e 10 della L.R. 13/90, secondo gli indici e i parametri di legge e previa presentazione di un piano aziendale.

5. Eventuali opere di pubblica utilità previste dal PIANO in tali zone o che dovessero necessariamente essere localizzate nelle stesse, sono soggette a verifica di compatibilità ambientale in base alla normativa vigente all'atto della progettazione delle opere.

6. Tali zone sono computabili ai fini del calcolo della densità fondiaria per le costruzioni ammesse nelle zone agricole e nelle zone agricole di interesse paesistico.

7. Per le zone limitrofe alle aree cimiteriali valgono le disposizioni di cui all'art. 28 della Legge n°166 del 01/08/02.

9. Per ristrutturazione vincolata si intendono gli interventi della ristrutturazione edilizia eccetto gli interventi non compatibili con le finalità del recupero del patrimonio edilizio esistente, ...

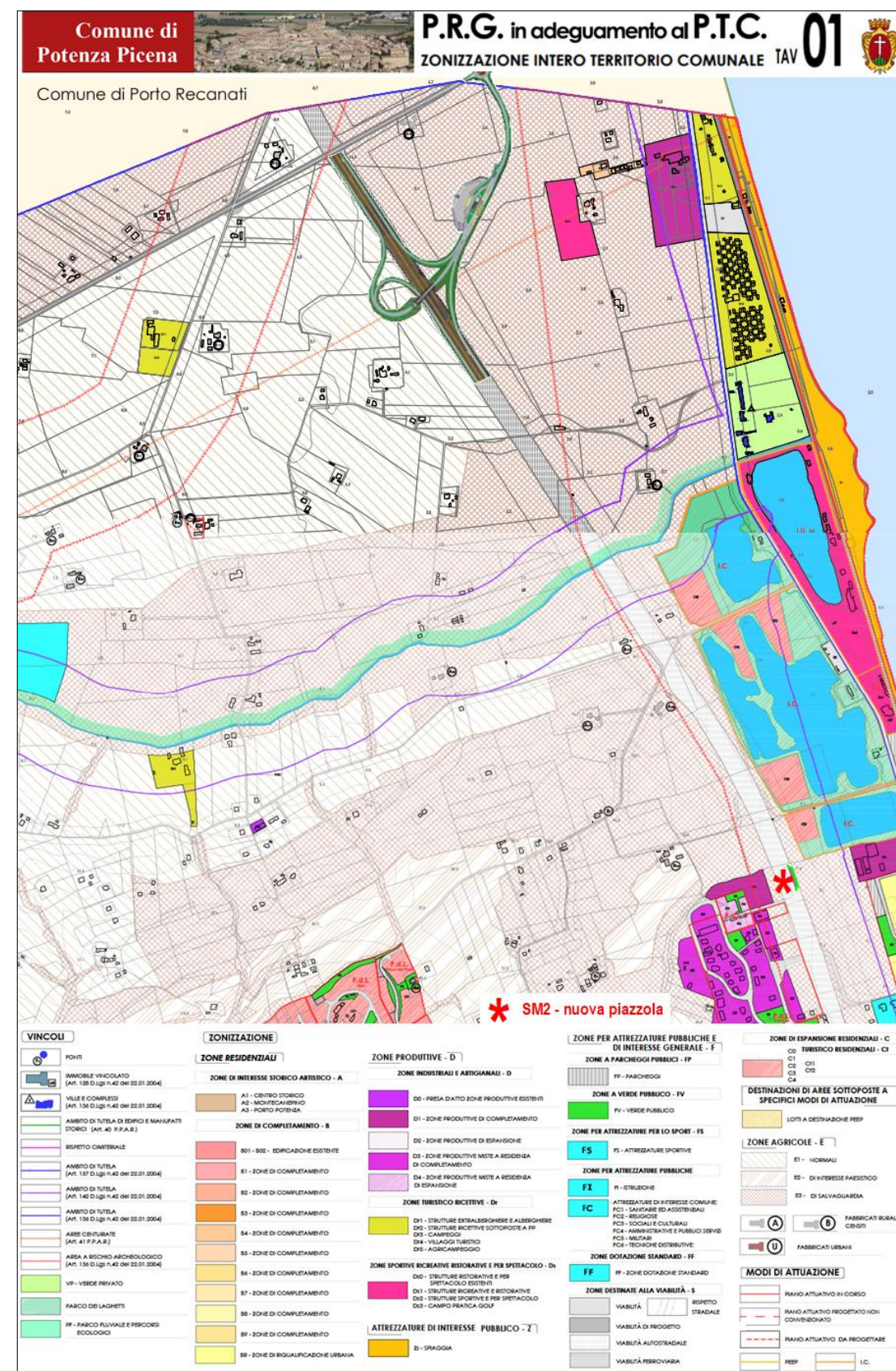


FIGURA 1-28. PRG POTENZA PICENA – ZONIZZAZIONE

Inoltre, dallo stralcio della TAV. 2.2 Territorio Comunale (Zona Costiera) – si evidenzia che l'intervento in oggetto intercetta il tracciato previsto dallo stesso PRG per la Variante alla Strada Statale 16 (art. 34 N.T.A.).

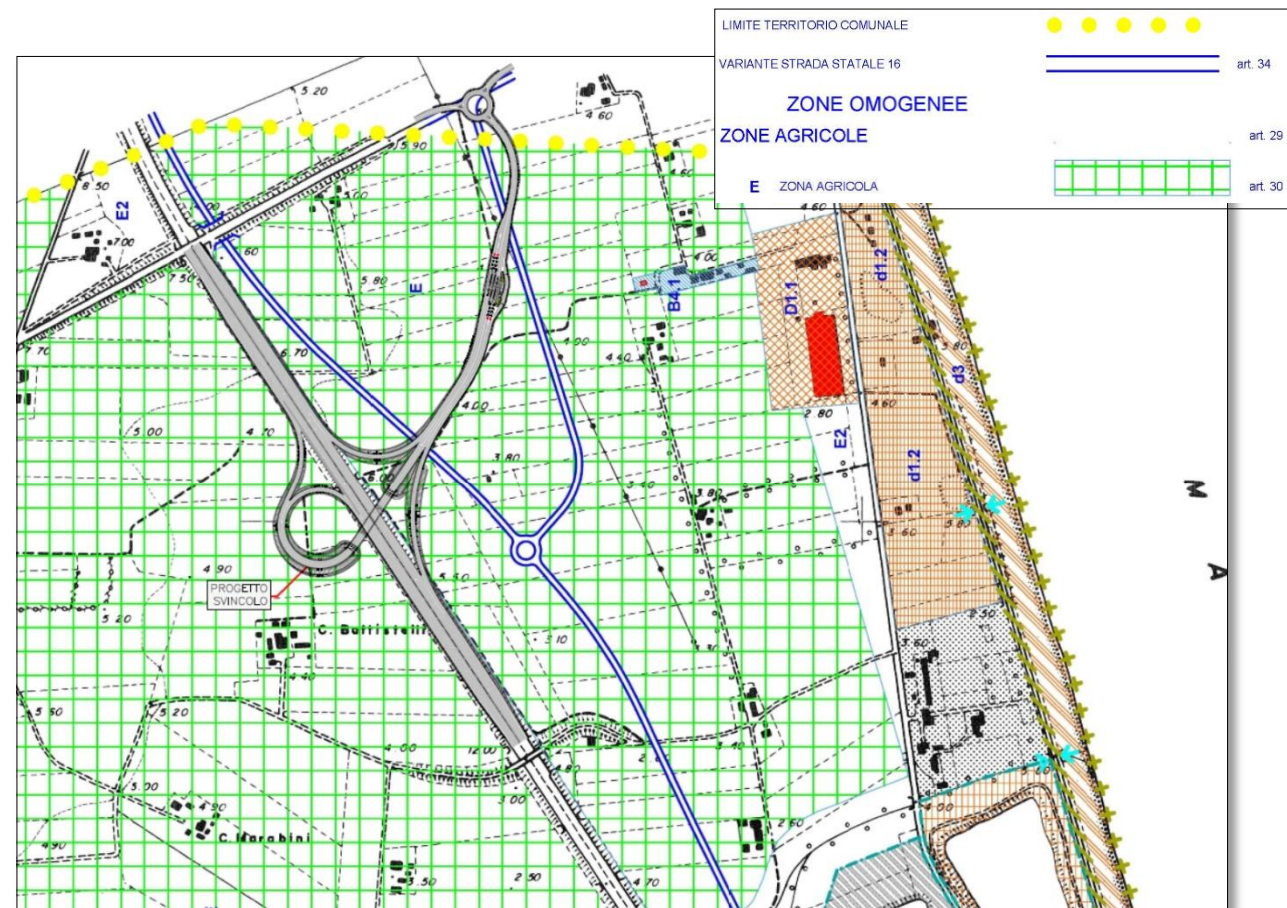


FIGURA 1-29: STRALCIO TAV. 2.2 TERRITORIO COMUNALE (ZONA COSTIERA) – PRG POTENZA PICENA

Relativamente al sistema di salvaguardia e potenziamento della biodiversità, che riprende gli elementi di tutela del PTC di Macerata, tutto lo svincolo rientra in un'area coltivata di valle, a tutela orientata; e in gran parte si sovrappone al Varco Marino, a tutela integrale.

Le Norme Tecniche per la tutela, salvaguardia e prevenzione rischio delle risorse ambientali del patrimonio botanico-vegetazionale in riferimento al PPAR, PTC e norme nazionali e regionali, che sono allegate alle NT del PRG riportano:

art.5 VARCO MARINO

L'ambito è localizzato nel settore a Nord nella zona di pianura alluvionale di pertinenza del Fiume Potenza ed è soggetto a tutela integrale di cui all'Art. 23.10 e 23.10 bis del P.T.C.

Inoltre, nessuna nuova edificazione è consentita sulle aree di litorale poste nel tratto compreso tra la sede ferroviaria e/o la sede della strada prospettante il mare -da un lato- e dall'altro- la spiaggia e/o il demanio marittimo, fatte salvi gli interventi di riqualificazione urbanistica: sevizi pubblici, attività ricreativa, parchi, parcheggi, impianti sportivi e simili (Art. 26.2 P.T.C.).

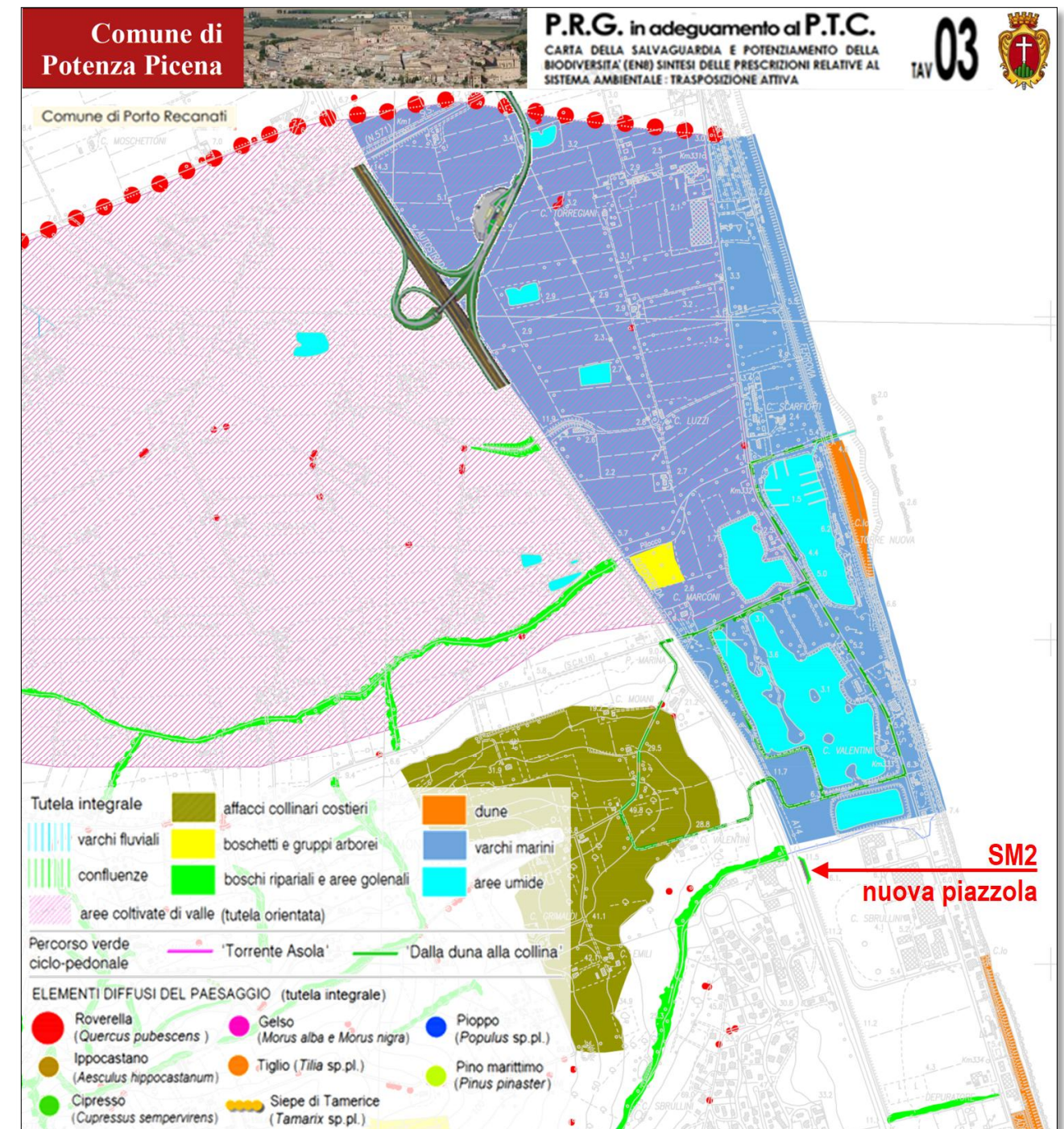


FIGURA 1-30. PRG POTENZA PICENA –SALVAGUARDIA E POTENZIAMENTO DELLA BIODIVERSITÀ

art.9 AREE COLTIVATE DI VALLE

Al territorio rurale viene riconosciuto un ruolo fondamentale nell'attribuzione di principale fattore dell'identità comunale, in termini di storia, cultura, struttura territoriale ed economica, qualità paesistica e attrattiva turistica.

Il PTC individua aree a TUTELA ORIENTATA di supporto agli elementi diffusi del paesaggio agrario, ovvero le aree coltivate di valle che svolgono funzione fondamentale nella salvaguardia della

biodiversità; in tali aree, ogni intervento di trasformazione dovrà prevedere opere di minimizzazione e compensazione degli impatti.

Inoltre il PTC nell'art. 31.2 rimanda agli strumenti urbanistici generali la più puntuale individuazione e definizione dei territori di cui sopra.

In generale per le aree coltivate valgono le seguenti integrazioni delle prescrizioni generali di base transitorie per gli ambiti di tutela provvisori (Art.21 NTA del PTC).

Nelle zone agricole si cita, come di seguito riportato, quanto indicato nella L.R. 13/90 ovvero nei suoli extra-urbani sono consentiti, secondo l'articolo 1 comma 2 della L.R. 13/90, l'esercizio dell'attività diretta alla coltivazione dei fondi, la silvicoltura, l'allevamento del bestiame e le altre attività produttive, compreso l'agriturismo. Sono anche consentiti gli usi ricreativi, sportivi o didattici all'aria aperta; gli usi idraulici e connessi alla corretta regimazione delle acque. Omissis Sono vietati interventi che modificano rilevati, avvallamenti, corsi delle acque, in particolare nuovi impianti di cave (se non previste dall'apposito piano), discariche e colmate, vietati scavi ed alterazioni del profilo del suolo, anche conseguenti a fenomeni di erosione, per una variazione delle quote originarie superiori ai 50 cm. I movimenti di terra che dovessero apparire giustificati per l'uso agricolo dei suoli, interessanti estese porzioni di territorio, dovranno essere autorizzati dal Sindaco su parere della commissione edilizia, fatte salve comunque le norme del PPAR vigente, nonché eventuali disposizioni più restrittive del PRG.

La nuova piazzola autostradale è invece esterna da zone di salvaguardia.

Comune di Porto Recanati

La Variante Urbanistica al Piano Regolatore Generale del comune di Porto Recanati risale al giugno 2014.

Come evidenziato nello stralcio precedente, 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 N.T.A.); la piazzola autostradale, dove sarà posizionato il PMV, nella "Fascia di rispetto stradale" (art.43 N.T.A.).

La Normativa Tecnica di Attuazione del PRG (Luglio 2013) stabilisce:

ART. 25 - ZONE AGRICOLE DI SALVAGUARDIA PAESISTICO-AMBIENTALE: "EA".

Tali zone riguardano quelle parti del territorio agricolo nelle quali, per la presenza di elementi naturali da tutelare (corsi d'acqua), di elementi del patrimonio storico-culturale da salvaguardare (centro storico, edifici e manufatti, aree archeologiche), di condizioni di instabilità in atto o potenziali (aree soggette a dissesti ed aree con pendenza superiore al 30%), il Piano pone particolari limitazioni agli interventi edificatori ed a quelli di sostanziale modificazione delle caratteristiche ambientali.

In tali Zone non è consentita alcuna nuova costruzione, ma, al fine di garantire le attività agricole in atto, è ammesso l'ampliamento delle costruzioni esistenti ...; in tal caso le nuove costruzioni non potranno essere realizzate a distanza inferiore a 50 ml. dalle sponde o dal piede esterno dell'argine dei corsi d'acqua.

Tutto quanto sopra sempre nel rispetto degli indici e delle prescrizioni stabilite per tali costruzioni all'art.23 **Eventuali opere di pubblica utilità a livello infrastrutturale previste dal Piano in tali zone o che dovessero necessariamente essere localizzate nelle stesse, sono soggette a quanto stabilito dalla L.R. 7/2004 (in sostituzione dell'abrogato art.63bis del PPAR), e dell'articolo 5 delle NTA del PTC.** In caso di interferenza con le risorse ambientali che comportano la tutela integrale è comunque vietata la costruzione di nuovi accessori agricoli, ex articolo 29 NTA del PPAR.

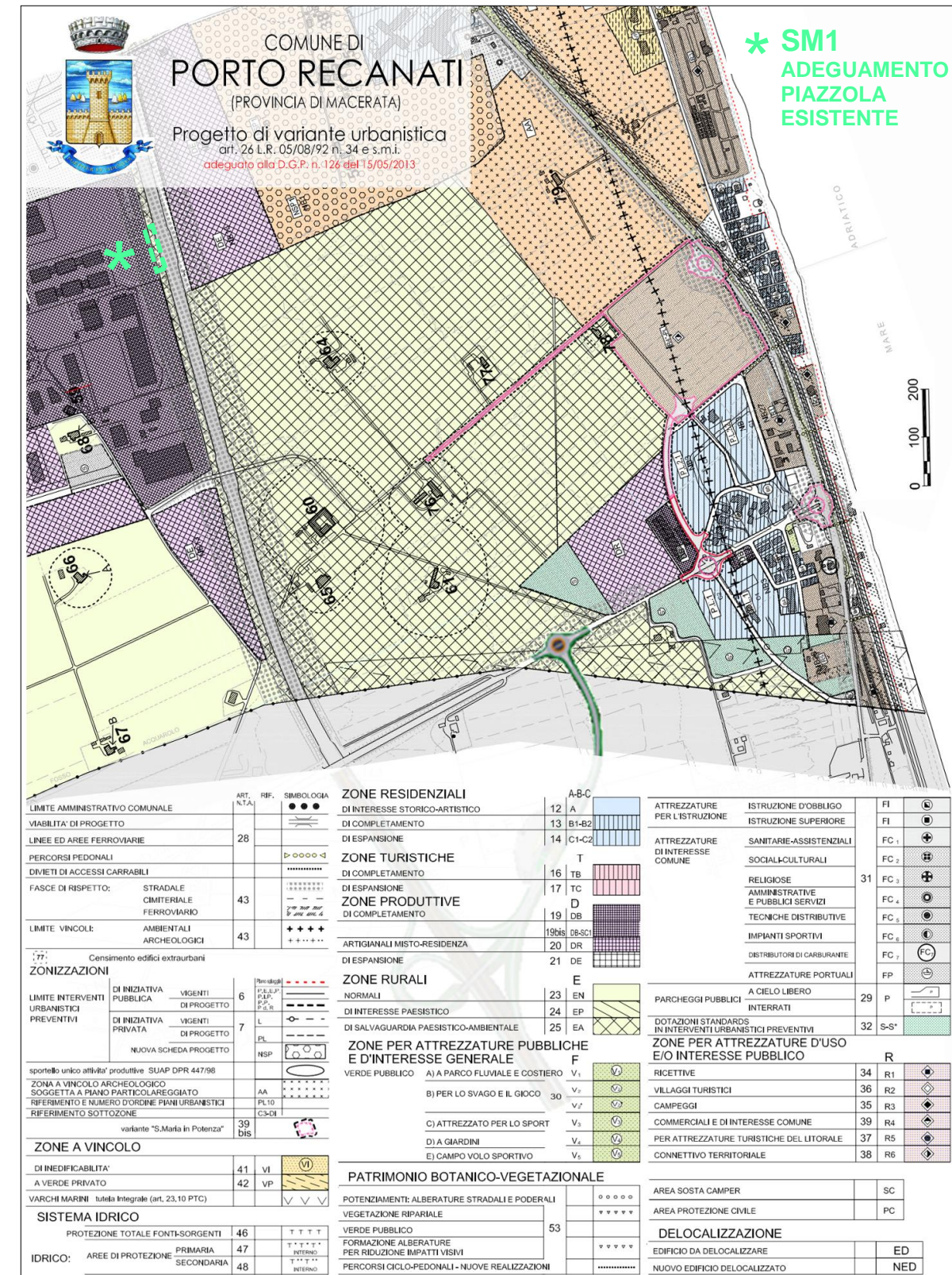


FIGURA 1-31. PRG COMUNE DI PORTO RECANATI

1.4.2.6 Altri strumenti di pianificazione

Piano per l'Assetto Idrogeologico - Autorità di Bacino

Il Piano per l'Assetto Idrogeologico Marche (PAI) è stato approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n°116 del 21/01/2004; la cartografia del PAI Marche vigente è aggiornata alla data del 10/05/2022 (pubblicazione del DPCM 14.03.2022 nella GU Serie Generale n°108).

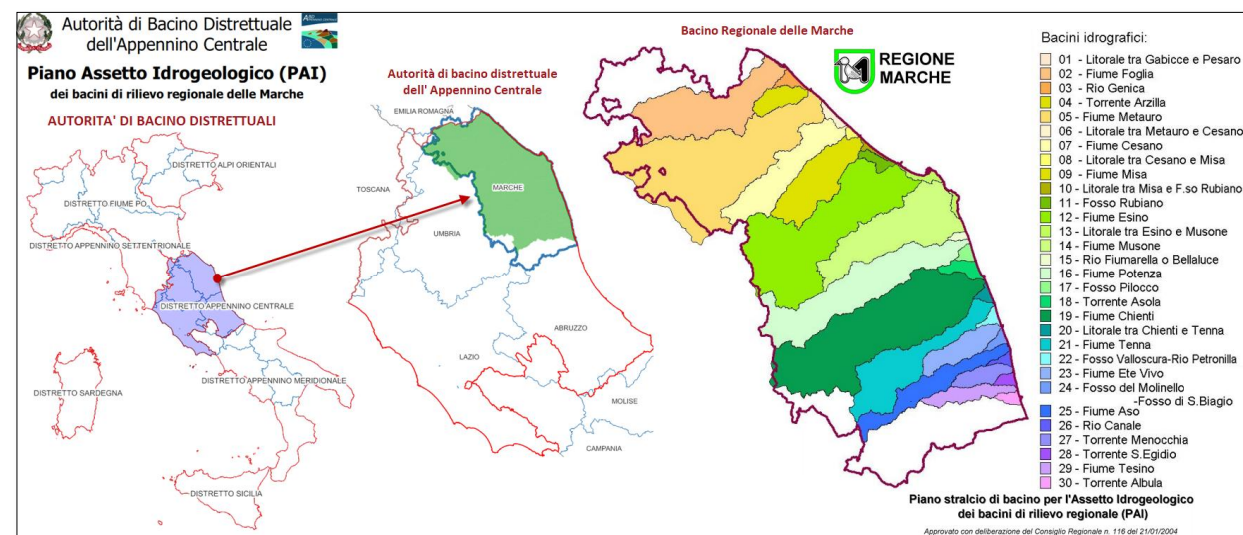


FIGURA 1-32. PAI MARCHE

Il PAI Marche ricade nell'area di Competenza dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Centrale e si configura come stralcio funzionale del settore della pericolosità idraulica ed idrogeologica del Piano generale di bacino previsto dalla L. 183/89 e dalla L.R. 13/99; è esclusa dal PAI Marche la parte del territorio regionale ricadente all'interno dei bacini idrografici di competenza delle Autorità di Bacino Nazionale del Fiume Tevere, Interregionale del Fiume Tronto e Interregionale dei Fiumi Marecchia e Conca. L'obiettivo del PAI è quello di garantire al territorio regionale un livello di sicurezza adeguato rispetto ai fenomeni di dissesto idraulico e idrogeologico: costituisce infatti lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico- operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa ed alla valorizzazione del suolo, alla prevenzione del rischio idrogeologico, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato.

Il piano si articola in Piano per l'assetto idraulico e Piano per l'assetto dei versanti e contiene, in particolare, secondo gli indirizzi del D.P.R. 18 luglio 1995 e dell'allegato "A" alla L.R. n°13/1999:

- a) l'attuale stato delle conoscenze sui sistemi fisico-antropico-normativo e di programmazione territoriale;
- b) l'individuazione e la quantificazione delle situazioni di squilibrio o degrado sotto il profilo idrogeologico, nonché delle relative cause;
- c) le direttive alle quali deve uniformarsi la sistemazione idrogeologica;
- d) l'indicazione delle opere necessarie per garantire il corretto assetto idrogeologico e ripristinare le condizioni di equilibrio antropico;
- e) la normativa e gli interventi rivolti a regolamentare l'estrazione dei materiali litoidi dal demanio fluviale e lacuale e le relative fasce di rispetto, che debbono essere individuate per garantire la tutela dell'equilibrio geomorfologico dei terreni e dei litorali;
- f) l'indicazione delle zone da assoggettare a speciali vincoli e prescrizioni in rapporto alle specifiche condizioni idrogeologiche, al fine della conservazione del suolo, della tutela dell'ambiente e della prevenzione degli effetti di squilibrio degli interventi antropici;

g) i criteri per l'attuazione degli interventi.

Il PAI attribuisce alle aree inondabili e alle aree in dissesto, così come individuate e perimetrate, diversi livelli di rischio (R1-R2-R3-R4) e di pericolosità (P1-P2-P3-P4).

Si riporta di seguito lo stralcio del Quadro Pericolosità e Rischio del PAI Bacini Marche, aggiornato al DPCM del 14 marzo 2022, GU 10 maggio 2022, BUR Marche n°39 del 12 maggio 2022 con la sovrapposizione dell'intervento proposto.

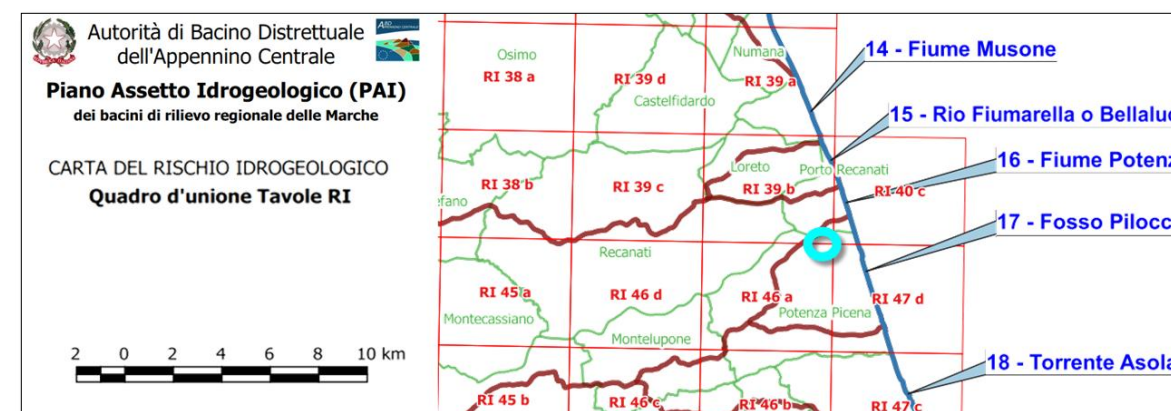


FIGURA 1-33 PAI MARCHE – AMBITI TERRITORIALI

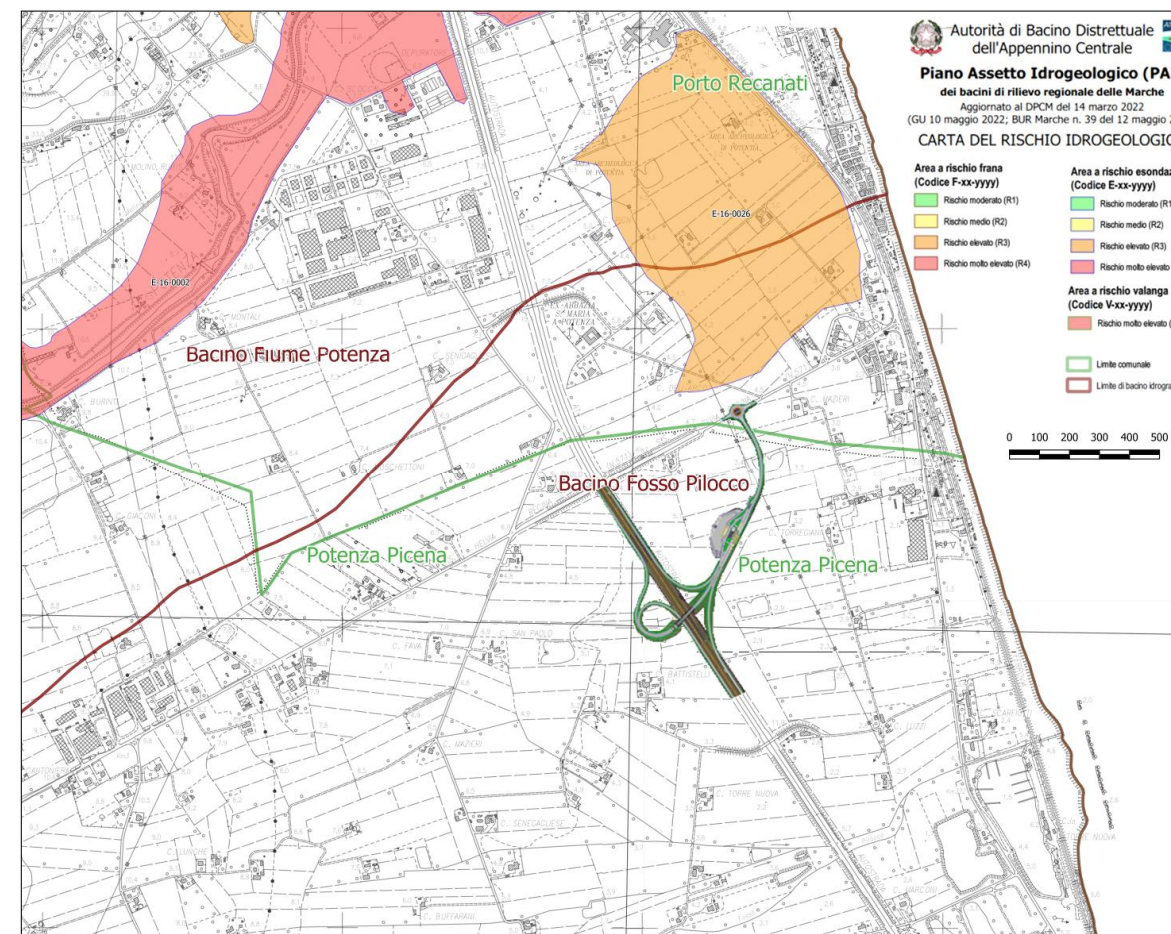


FIGURA 1-34. PAI MARCHE – STRALCIO CARTA DEL RISCHIO IDROGEOLOGICO



FIGURA 1-35. REGIONE MARCHE – ADB REGIONALE (DIRETTIVA ALLUVIONI - GENNAIO 2023).

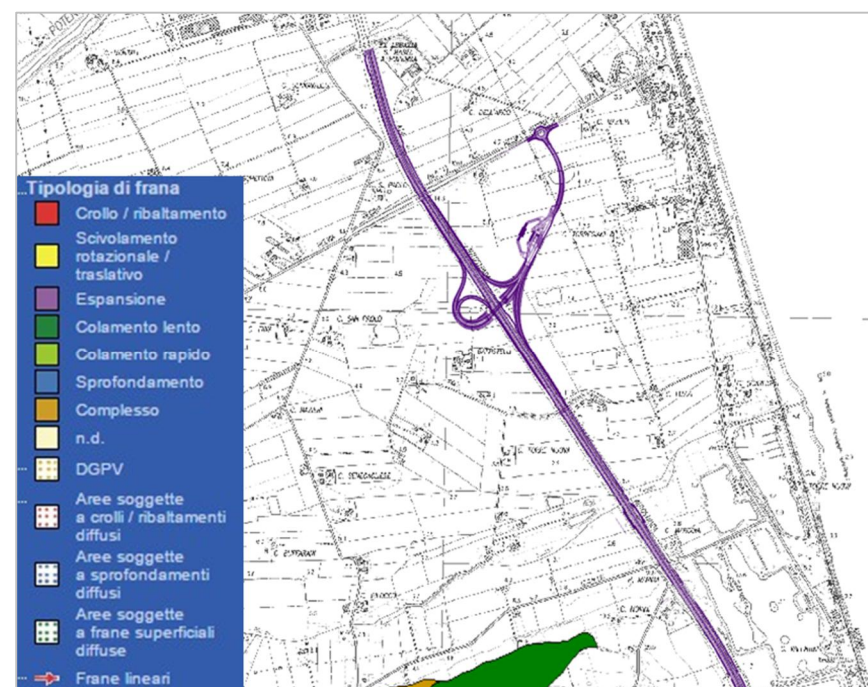
L'area interessata dallo Svincolo è situata all'interno del Sottobacino 17 – Fosso Pilocco, al confine del Bacino 16 – Fiume Potenza, e **non è interessata né da fenomeni franosi né di esondazione.**

Sul sito di ISPRA (<https://idrogeo.isprambiente.it>) e sul Geoportale Nazionale, è inoltre pubblicata la cartografia consultabile, in cui sono riportate le fasce a rischio medio da alluvione che fanno riferimento all'unico scenario disponibile di probabilità media di alluvione $T_r = 200$ anni per alluvione da fiume, e riguardano in particolare: le aree allagate, gli elementi esposti (abitanti, attività economiche, impianti, aree protette, patrimonio culturale).

Nella figura successiva si osserva come le forme a pericolosità di alluvionamento coincidano con quelle del rischio di esondazione del PAI, seppur siano qui raggruppate e classificate univocamente, senza quindi interferire con il progetto.

Il progetto I.F.F.I.

FIGURA 1-36. STRALCIO I.F.F.I. - INDICAZIONE DELL'AREA DEL TRACCIATO DI PROGETTO (GENNAIO 2023)



L'Inventario dei Fenomeni Franosi in Italia (APAT 2007), realizzato per conto del Servizio Geologico Nazionale, che oggi fa parte di ISPRA, è stato realizzato con l'ausilio delle Regioni e Province autonome. Questo data-base costituisce il primo inventario omogeneo e aggiornato dei fenomeni franosi sull'intero territorio nazionale e costituisce lo strumento conoscitivo di base utilizzato per la valutazione della pericolosità da frana dei Piani di Assetto Idrogeologico (P.A.I.). Attualmente la banca dati dell'IFFI è consultabile on line sulla piattaforma IdroGEO (<https://idrogeo.isprambiente.it/app/>) e attraverso il servizio WMS del Progetto IFFI (ISPRA, consultazione 2023).

La cartografia IFFI non segnala interferenze nel tratto interessato dalle opere in progetto.

1.4.3 Rapporto di coerenza del progetto con gli obiettivi degli strumenti pianificatori

L'inquadramento di progetto alla luce dei piani di settore, territoriale-urbanistico e vincolistico sopra descritti, rileva un territorio che risponde in maniera positiva alla realizzazione del nuovo nodo infrastrutturale, sia in termini di adattabilità che di sostenibilità.

Per quanto riguarda la pianificazione di settore, il nuovo svincolo di Potenza Picena, a partire dagli obiettivi strategici riconosciuti a livello nazionale, può cogliere le opportunità di integrazione economica e sociale regionali, coniugando altrettanto efficacemente le esigenze di connessione viabilistica a carattere spiccatamente locale.

Per quanto riguarda i beni vincolati ai sensi del D.Lgs.42/2004, 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 - in località Cappuccini e Colle Bianco nel comune di Potenza Picena.

Con riferimento all'interazione tra l'opera ed il vincolo paesaggistico si precisa che il progetto tiene conto degli indirizzi e delle prescrizioni di tutela paesistica dei piani urbanistici, sia sovralocali che locali e con essi si relaziona.

L'intervento, valutato alla luce alla vincolistica di tutela e di regolamentazione del territorio, non risulta essere prevaricante sul contesto ed in linea con i valori qualitativi espressi dai dispositivi di vincolo e di pianificazione vigente.

L'intervento non interferisce negativamente con le visuali panoramiche, limitandole o ocludendole e sovrapponendosi in modo incongruo con gli elementi e le relazioni visive significative del paesaggio. Inoltre, non occlude i varchi visuali verso le emergenze valoriali.

Si ritiene, inoltre, che le opere a verde di progetto, da realizzarsi con specie autoctone e compatibili con il contesto paesaggistico e biologico locale, siano una compensazione idonea e adeguata ad implementare la dotazione di verde generale ed il livello di biodiversità.

In generale, si segnala, pertanto, un rapporto di coerenza del progetto con gli obiettivi degli strumenti pianificatori vigenti.