

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

SVINCOLO DI POTENZA PICENA

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICO


Documentazione Generale

Parte Generale

Relazione paesaggistica

VERIFICA a cura di: IL PROGETTISTA SPECIALISTICO Arch. Enrico Francesconi Ord. Arch. Milano N.16888 T.L. ARCHITETTURA E PAESAGGIO	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.	
T0979	0000	FT	DG	GEN	00000	00000	R	AUA	0001	00	SCALA

	ENGINEERING COORDINATOR:	REVISIONE	
		n.	data
		0	decrisione
	SUPPORTO SPECIALISTICO: TECNE		

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

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

Sommario

1	PREMESSA	3	6.5	OPERE D'ARTE MAGGIORI	39
1.1	SINTESI DELLE OPERE	4	6.5.1	Cavalcavia di Svincolo	39
2	INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO	5	6.6	CASELLO DI POTENZA PICENA	39
2.1	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	5	6.6.1	Fabbricato di stazione e impianti	40
2.2	INQUADRAMENTO INFRASTRUTTURALE E TRASPORTISTICO	5	6.6.2	Pensilina di stazione	41
2.3	MOTIVAZIONE DEL VINCOLO PAESAGGISTICO	6	6.6.3	Isole di stazione e corsie	42
3	RIFERIMENTI NORMATIVI	9	6.7	POSTO NEVE	42
3.1	LA NORMATIVA EUROPEA	9	6.7.1	Fabbricato Posto neve	43
3.1.1	La Convenzione Europea del Paesaggio	9	6.7.2	Fabbricato deposito sale	44
3.2	LA NORMATIVA NAZIONALE	9	6.7.3	Tettoia parcheggi autovetture	45
3.2.1	L'accordo Stato-Regioni	9	6.8	INTERVENTI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE	46
3.2.2	Codice dei Beni culturali e del Paesaggio (D.Lgs 42/2004)	9	6.8.1	OPERE A VERDE	46
3.2.3	DPCM 12.12.2005	10	6.8.2	BARRIERE ACUSTICHE	47
3.2.4	DPR 31/2017	10	6.8.3	RETI DI PROTEZIONE CAMPO DA GOLF	49
3.3	LA NORMATIVA REGIONALE	10	7	RIMOZIONE PIANTE DA CENSIMENTO VEGETAZIONALE	51
4	INQUADRAMENTO PIANIFICATORIO	11	8	ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA	52
4.1	GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PAESAGGISTICA	11	8.1	ANALISI DEI POTENZIALI TIPI DI ALTERAZIONE DEI SISTEMI PAESAGGISTICI	52
4.1.1	Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR Marche)	11	8.2	SIMULAZIONE DEI LUOGHI A SEGUITO DELLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO	52
4.1.2	Adeguamento del Piano Paesistico al Codice del Paesaggio	15	8.3	ANALISI DELL'INSERIMENTO DELL'OPERA NEL CONTESTO PAESAGGISTICO	53
4.1.3	Piano Territoriale di Coordinamento di Macerata (PTC)	18	9	CONCLUSIONI	54
4.1.4	Carte SIUT - allegati al P.T.C. Provincia di Macerata	22	10	ALLEGATI	55
4.1.5	Siti appartenenti a Rete Natura 2000: SIC-ZPS	26			
4.1.6	Strumentazione Urbanistica Comunale - Comune di Potenza Picena	26			
4.1.7	Compatibilità con la programmazione paesistico-ambientale	27			
5	SCENARIO TERRITORIALE E PAESAGGISTICO DI RIFERIMENTO	30			
5.1	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'AREA DI INTERVENTO	30			
6	L'INFRASTRUTTURA DI PROGETTO	35			
6.1	CRITERI PROGETTUALI	35			
6.2	CANTIERIZZAZIONE	35			
6.3	INTERVENTI SULL'ASSE AUTOSTRADALE	35			
6.4	NUOVO SVINCOLO DI POTENZA PICENA	38			

Indice delle tabelle e delle figure

Figura 1-1	Localizzazione intervento lungo A14	3
Figura 1-2	Planimetria di inquadramento	4
Figura 1-3	Contesto territoriale area di intervento.....	4
Figura 2-1	Confine amministrativo del Comune di Potenza Picena (MC).....	5
Figura 2-2	Rappresentazione delle variazioni dei flussi sulla rete generate dallo svincolo	6
Figura 2-3	Confine amministrativo del Comune di Porto Recanati (MC)	6
Figura 2-4	Tavola 01 – Vincoli del PPAR.....	7
Figura 2-5	Stralcio webgis Beni paesaggistici Regione Marche	7
Figura 2-6	Individuazione filari e piante censite all'interno dell'area di studio: in rosso il limite delle aree di intervento, in magenta e verde le piante da tagliare	8

Figura 4-1 – Schema concettuale del Piano.....	11	Figura 6-4 Sezione trasversale e tipologica PMV direzione Taranto	37
Figura 4-2 – Macroambiti di paesaggio	16	Figura 6-5 Planimetria PMV direzione Bologna	37
Figura 4-3 – Morfologia e sistema insediativo	17	Figura 6-6 Sezione trasversale e tipologica PMV direzione Bologna.....	38
Figura 4-4 – Ambiti del macroambito maceratese	18	Figura 6-7 Sezione tipo rampa di svincolo monodirezionale.....	39
Figura 4-5: Stralcio Tav. EN-03a PTC Macerata.....	19	Figura 6-8 Sezione tipo rampa di svincolo bidirezionale	39
Figura 4-6: Stralcio NTA PTC – art. 26.1.....	19	Figura 6-9 Piazzale di esazione Potenza Picena.....	40
Figura 4-7: Stralcio NTA PTC – art. 31.2.....	20	Figura 6-10 Fabbricato di stazione ed impianti - Pianta e Prospetti.....	41
Figura 4-8: Stralcio Tav. EN-03b PTC Macerata.....	20	Figura 6-11 Pensilina di stazione – Prospetto e sezione	42
Figura 4-9: Stralcio NTA PTC – art. 27.....	20	Figura 6-12 Isole e corsie - Pianta generale	42
Figura 4-10 - Stralcio Tav EN-06 PTC Macerata.....	21	Figura 6-13 Stazione di pedaggio - Pianta generale.....	43
Figura 4-11 - Stralcio Tav EN-07 PTC Macerata.....	21	Figura 6-14 Fabbricato posto neve - Pianta e prospetti	44
Figura 4-12 - Stralcio Tav EN-22 PTC Macerata.....	22	Figura 6-15 Deposito sale – Pianta, prospetti e sezione.....	45
Figura 4-13 - Stralcio Tav ES-02 CARTE SIUT (PTC Macerata)	22	Figura 6-16 Tettoia parcheggi autovetture	46
Figura 4-14 - Stralcio Tav ES-03 CARTE SIUT (PTC Macerata)	23	Figura 6-17 Layout barriere acustiche	47
Figura 4-15 - Stralcio Tav ES-05 CARTE SIUT (PTC Macerata)	23	Figura 6-18 Barriera Tipo 1A - Trasparente H=4m	48
Figura 4-16 - Stralcio Tav ES-05bis CARTE SIUT (PTC Macerata).....	24	Figura 6-19 Barriera Tipo 2B - Opaca H=5m	49
Figura 4-17 - Stralcio Tav ES-08 CARTE SIUT (PTC Macerata)	24	Figura 6-20 Prospetto della rete di protezione para-palline	49
Figura 4-18 - Stralcio Tav ES-11 CARTE SIUT (PTC Macerata)	25	Figura 6-21 Stralcio planimetrico della rete di protezione	49
Figura 4-19 - Stralcio Tav ES-24 CARTE SIUT (PTC Macerata)	25	Figura 6-22 Dettaglio rete, pali e cavi	50
Figura 4-20 – Fonte Regione Marche: individuazione dei siti natura 2000 e area di intervento in rosso	26	Figura 6-23 Esempio di dettaglio rete	50
Figura 4-21 - Stralcio TAV. 03 Zonizzazione Nord-Est – PRG Potenza Picena	27	Figura 8-1 – Fotoinserimento vista 01.....	52
Figura 4-22 - Stralcio NTA PRG – art. 28.....	27	Figura 8-2 – Fotoinserimento vista 02.....	53
Figura 5-1 – Vista Aerea Foto stato di fatto – direzione Sud-Ovest.....	30	Figura 8-3 – Fotoinserimento vista 03.....	53
Figura 5-2 – Vista Aerea Foto stato di fatto – Direzione Sud-Est.....	30		
Figura 5-3 – Vista Aerea Foto stato di fatto – Direzione Ovest.....	30		
Figura 5-4 – Vista Aerea Foto stato di fatto – Direzione Nord	31		
Figura 5-5 – Vista Aerea Foto stato di fatto – Direzione Ovest.....	31		
Figura 5-6 – Vista Aerea Foto stato di fatto – Direzione Sud-Est	31		
Figura 5-7 – Vista Aerea Foto stato di fatto – Direzione Ovest.....	31		
Figura 5-8 – Vista Foto stato di fatto – Direzione Nord.....	32		
Figura 5-9 – Vista Foto stato di fatto – Direzione Ovest	32		
Figura 5-10 – Vista Foto stato di fatto - Direzione Est.....	32		
Figura 5-11 – Vista Foto stato di fatto – Direzione Nord-Est	32		
Figura 5-12 – Vista Foto stato di fatto – Direzione Nord.....	33		
Figura 5-13 – Vista Foto stato di fatto - da cavalcavia Strada Provinciale Helvia Recina verso Sud	33		
Figura 5-14 – Vista Foto stato di fatto – Direzione Nord.....	33		
Figura 5-15 – Vista Foto stato di fatto – Direzione Nord.....	33		
Figura 5-16 – Vista Foto stato di fatto - da Strada Provinciale Helvia Recina verso Sud ..	34		
Figura 5-17 – Vista Foto stato di fatto - da Strada Provinciale Helvia Recina verso Sud-Est	34		
Figura 5-18 – Vista Foto stato di fatto - da Strada Provinciale Helvia Recina verso Est ...	34		
Figura 5-19 – Vista Foto stato di fatto - da Strada Provinciale Helvia Recina verso Est ...	34		
Figura 6-1 Cantierizzazione.....	35		
Figura 6-2 Sezione tipo autostradale con ampliamento per corsie specializzate	36		
Figura 6-3 Planimetria PMV direzione Taranto.....	36		

1 PREMESSA

La presente relazione paesaggistica, funzionale alla richiesta di autorizzazione paesaggistica ai sensi degli art. 159 c.1 e 146 c.2 del D.lgs. 42/2004 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio", ha per oggetto la realizzazione di nuovo svincolo autostradale, intermedio ai preesistenti caselli A14 di Loreto (km 245+500 circa) e Civitanova Marche (km 262+000 circa), da collocarsi alla progressiva autostradale km 250 in corrispondenza della SP571 (ex - SS Helvia Recina). L'iniziativa consentirà di raggiungere l'obiettivo di dotare le aree maceratesi della Val Potenza, nell'area sottesa della SS571 Helvia-Recina e disposte ai due lati della SP77 Tolentino-Recanati, di un collegamento stradale diretto all'autostrada, in modo da favorirne lo sviluppo e agevolarne una maggiore integrazione con le aree più produttive presenti sulla costa.



Figura 1-1 – Localizzazione intervento lungo A14

Tale relazione contiene gli elementi necessari alla verifica di compatibilità paesaggistica di cui all'art.146 del D.lgs. 42/2004 ed è redatta in conformità all'allegato di cui al DPCM 12/12/2005 punti 1, 2, 3 e 4 per la valutazione dell'effettiva e puntuale riconducibilità degli

interventi progettuali agli ambiti paesaggisticamente vincolati; essa prende in considerazione gli aspetti paesaggistici e, sulla base di un'analisi del contesto territoriale interessato dall'intervento, ne individua gli elementi di valore e di degrado, attraverso una descrizione delle caratteristiche dell'intervento, degli impatti sul paesaggio al fine di verificare la conformità paesaggistica dell'intervento proposto.

La relazione paesaggistica costituisce dunque, uno strumento di supporto non soltanto per razionalizzare e snellire il processo valutativo da parte dell'Amministrazione Pubblica e per limitare il margine di soggettività nell'istruttoria e di discrezionalità nella valutazione, ma anche per stimolare maggiore consapevolezza e controllo da parte dei professionisti nella delicata fase delle scelte progettuali, venendo coinvolti anche nella motivazione riguardante la qualità dell'intervento.

La relazione si compone di una prima parte testuale, seguita da una seconda parte di allegati grafici; a livello metodologico:

- l'analisi delle principali componenti paesistiche del contesto, descritta nel cap.4, viene sviluppata, a livello di area vasta, attraverso le indicazioni degli strumenti di pianificazione sovraordinati e, a livello locale, attraverso l'analisi delle ortofotografie e dei rilievi fotografici;
- la valutazione di compatibilità paesaggistica, descritta nel cap.6, viene sviluppata utilizzando i seguenti criteri e parametri:
 - incidenza morfologica e tipologica: viene analizzato il progetto considerando non solo quanto di aggiunge, ma anche quanto si toglie (modifica di elementi morfologici e naturalistici);
 - incidenza linguistica (stile, materiali, colori);
 - incidenza visiva (ingombro, contrasto cromatico, occultamento di visuali rilevanti).

In allegato alla presente documentazione finalizzata all'istanza di autorizzazione paesaggistica i seguenti elaborati progettuali:

- T0979-0000-PD-DG-AMB-VG000-00000-R-SUA-0010-00;
- T0979-0000-PD-DG-AMB-VG000-00000-D-SUA-0011-00;
- T0979-0000-PD-DG-AMB-VG000-00000-D-SUA-0012-00;
- T0979-0000-PD-DG-AMB-VG000-00000-D-SUA-0013-00;
- T0979-0000-FT-CN-ACN-00000-00000-D-CNT-0211-00;
- T0979-0000-FT-CN-ACN-00000-00000-D-IDR-0900-00;
- T0979-000-FT-AU-OPC-IP000-00000-D-STD-0200-00;
- T0979-0000-PD-DG-AMB-OV000-00000-R-SUA-0100-00;
- T0979-0000-PD-DG-AMB-OV000-OVS00-D-SUA-0101-00;
- T0979-0000-PD-DG-AMB-OV000-OVS00-D-SUA-0102-00;
- T0979-0000-FT-DG-OPC-FO000-BAR00-D-AUA-0300-00;
- T0979-0000-PD-DG-OPC-F0000-BAR00-D-STR-0051-00;
- T0979-0000-PD-DG-OPC-F0000-BAR00-D-STR-0052-00;
- T0979-0000-FT-SV-OPC-RE000-00000-D-GEN-0400-00;
- T0979-0000-FT-DG-GEN-00000-00000-R-AMB-0001.

1.1 SINTESI DELLE OPERE

Il progetto del nuovo Svincolo autostradale di Potenza Picena si inserisce nell'ambito del programma di sviluppo e potenziamento della rete infrastrutturale di mobilità della Provincia di Macerata, previsto anche dalla pianificazione della Regione Marche.

In particolare, all'interno dell'adeguamento della rete della viabilità principale provinciale, si incentra il potenziamento infrastrutturale della Val Potenza costituito nella sua parte terminale, verso la costa, dalla SP 571 Helvia Recina e dal nuovo collegamento alla rete autostradale.

L'iniziativa consentirà di raggiungere l'obiettivo di dotare le aree maceratesi della Val Potenza, nell'area sottesa dalla SS571 Helvia-Recina e disposte ai due lati della SP77 Tolentino-Recanati, di un collegamento stradale diretto all'autostrada, in modo da favorirne lo sviluppo e agevolarne una maggiore integrazione con le aree più produttive presenti sulla costa.

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 245,5) e Macerata-Civitanova Marche (al km 262,6), interessando i 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. destinato principalmente

Si segnala che nelle immediate vicinanze dell'area di esazione è presente il campo da golf "Torrenova".



Figura 1-2 – Planimetria di inquadramento

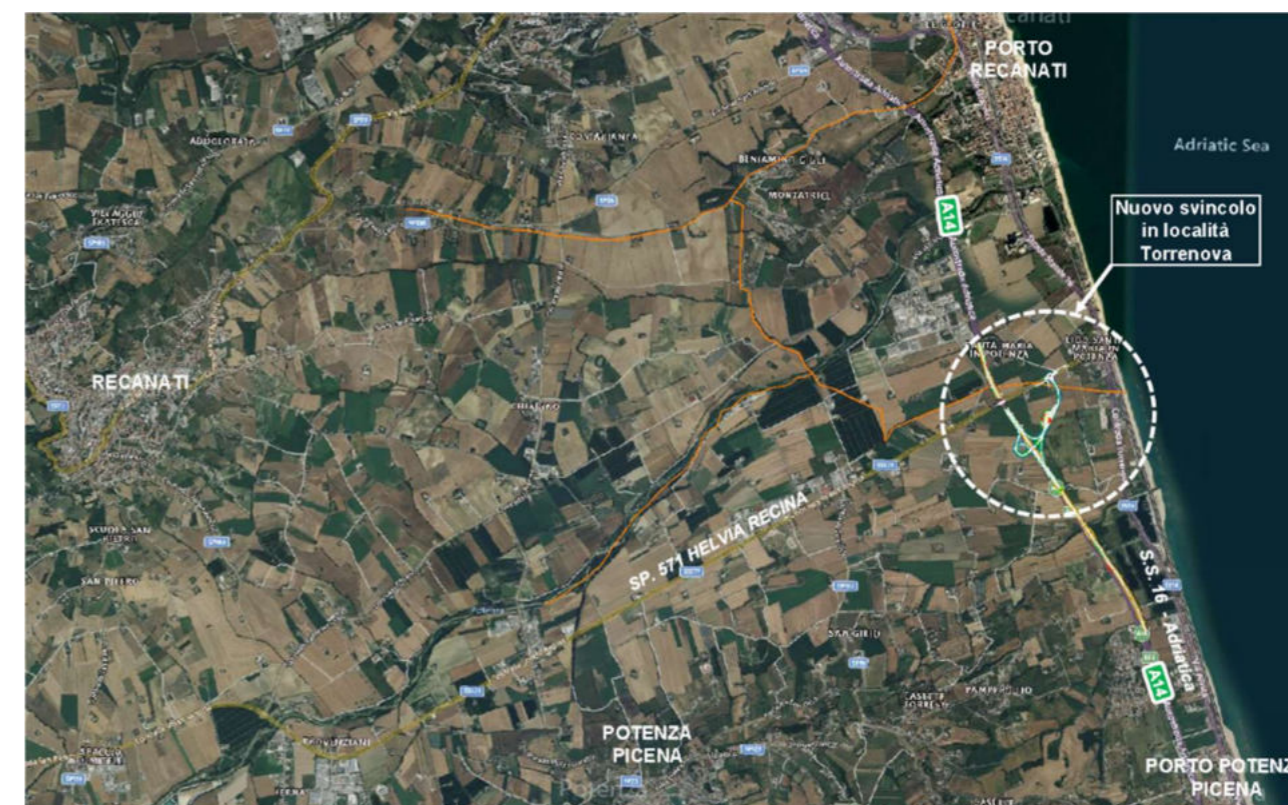


Figura 1-3 – Contesto territoriale area di intervento

2 INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO

2.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area oggetto di intervento interessa i Comuni di Porto Recanati e Potenza Picena, entrambi situati all'interno della Provincia di Macerata.

La Provincia di Macerata è una provincia italiana di 303 684 abitanti della Regione Marche, con capoluogo Macerata. Con i suoi 2 780 km² di superficie la Provincia di Macerata è la più estesa delle Marche dal 2009, anno nel quale ci fu il distacco dei sette comuni dell'Alta Valmarecchia dalla Provincia di Pesaro e Urbino. La provincia a est è bagnata dal mare Adriatico e confina a ovest con la Regione Umbria (Provincia di Perugia). Dal 2004 (anno di istituzione della Provincia di Fermo) è inoltre l'unica provincia delle Marche a confinare con altre tre della stessa regione: Ancona a nord, Ascoli Piceno a sud ovest e Fermo a sud. La giurisdizione maceratese si estende oltre lo spartiacque appenninico ai territori dell'Alta Valnerina (Vissano): è questo il principale "sconfinamento" delle Marche oltre le proprie frontiere geografiche naturali.

Potenza Picena è un comune italiano di 15 768 abitanti della Provincia di Macerata nelle Marche. Fino al 1862 si chiamava Monte Santo. Nei suoi pressi scorre il fiume Potenza. Il territorio del Comune di Potenza Picena si divide in quattro nuclei abitati: Potenza Picena, Porto Potenza Picena, Montecanepino e San Gиро.

Potenza Picena, fino al 1862 Monte Santo, si presenta come un tipico paese medievale, arroccato su un colle e cinto da mura in parte consolidate da interventi piuttosto recenti. Il suo aspetto monumentale è caratterizzato dalla presenza delle chiese (un tempo il paese ne contava 27) e dai relativi campanili.

Porto Potenza Picena (o semplicemente Porto Potenza) è il nucleo abitato più grande del comune. È una stazione balneare con spiagge prevalenza sabbiose, inframezzate a brevissime zone di scogliera. Un tempo, nell'attuale territorio di Porto Potenza, sorgeva la città romana di Sacrata.

Il quartiere di *Montecanepino* sorge su un'altura, lungo la direttrice meridionale che da Porto Potenza conduce al capoluogo. Il nome deriva forse da "canepini", cordai, lavoranti la canapa, un tempo numerosi nella zona.

San Gиро sorge sulla strada provinciale che collega il paese di Potenza Picena alla strada "Regina". È costituito da un piccolo numero di case sparse sorte nelle vicinanze del santuario dedicato a San Gиро.

Porto Recanati è un comune italiano di 12 357 abitanti della Provincia di Macerata nelle Marche. È il più settentrionale comune costiero della provincia. Nasce il 1° maggio 1893, quando in virtù del Regio Decreto del 15 gennaio 1893 firmato dal Re d'Italia Umberto I, le frazioni costiere del Comune di Recanati si distaccano da Recanati. La zona è completamente pianeggiante, ed è situata in prossimità del monte Conero. Il litorale del comune, delimitato a nord dalla foce del Musone, si estende per circa due km verso sud oltre la fo-

ce del fiume Potenza. La costa di Porto Recanati ha una particolare conformazione: la fascia centrale è costituita da spiagge tendenzialmente sassose e da mare scosceso con alti fondali anche a pochi metri dalla spiaggia, a differenza delle limitrofe Porto Potenza Picena e Civitanova Marche.

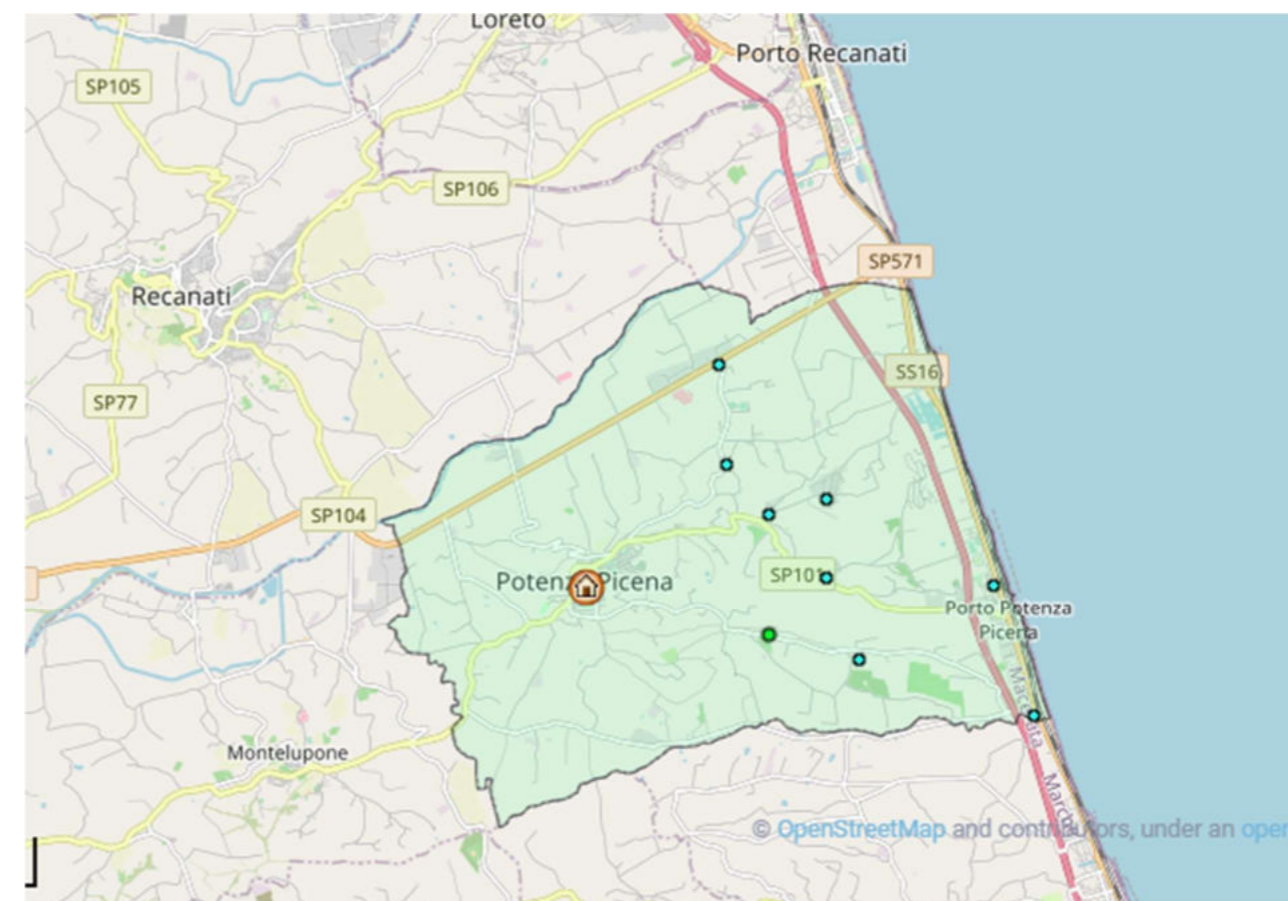


Figura 2-1 - Confine amministrativo del Comune di Potenza Picena (MC)

2.2 INQUADRAMENTO INFRASTRUTTURALE E TRASPORTISTICO

L'autostrada A14 Bologna – Bari – Taranto è stata realizzata negli anni '60-'70 e serve i territori attraversati garantendone lo sviluppo sia industriale che turistico e definendo un collegamento funzionale tra il nord ed il Sud lungo la dorsale adriatica.

Tra i caselli in esercizio di Loreto-Porto Recanati (al km 245,5) e Macerata-Civitanova Marche (al km 262,6), è prevista la realizzazione del nuovo svincolo e stazione di Potenza Picena, intorno al km 250 circa dell'autostrada, 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 condotto per valutare la fattibilità trasportistica del nuovo svincolo in località Potenza Picena sull'Autostrada A14 Bologna – Taranto è stato sviluppato al fine di verificare gli impatti generati dall'inserimento di tale intervento. A tal fine è stata eseguita un'analisi che ha tenuto conto dei prevedibili sviluppi demografici, infrastrutturali, urbanisti-

ci e socioeconomici nell'area di studio e si è fondata sull'implementazione di un modello mono-modale di simulazione del sistema di mobilità.

Lo studio ha comportato l'individuazione dell'area di studio interessata (direttamente o indirettamente) dagli effetti della realizzazione del nuovo casello di Potenza Picena, la caratterizzazione delle attuali dinamiche di mobilità focalizzate in primis sugli attuali caselli di Civitanova Marche e Loreto-Porto Recanati, l'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 bidir. (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" ossia 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%).

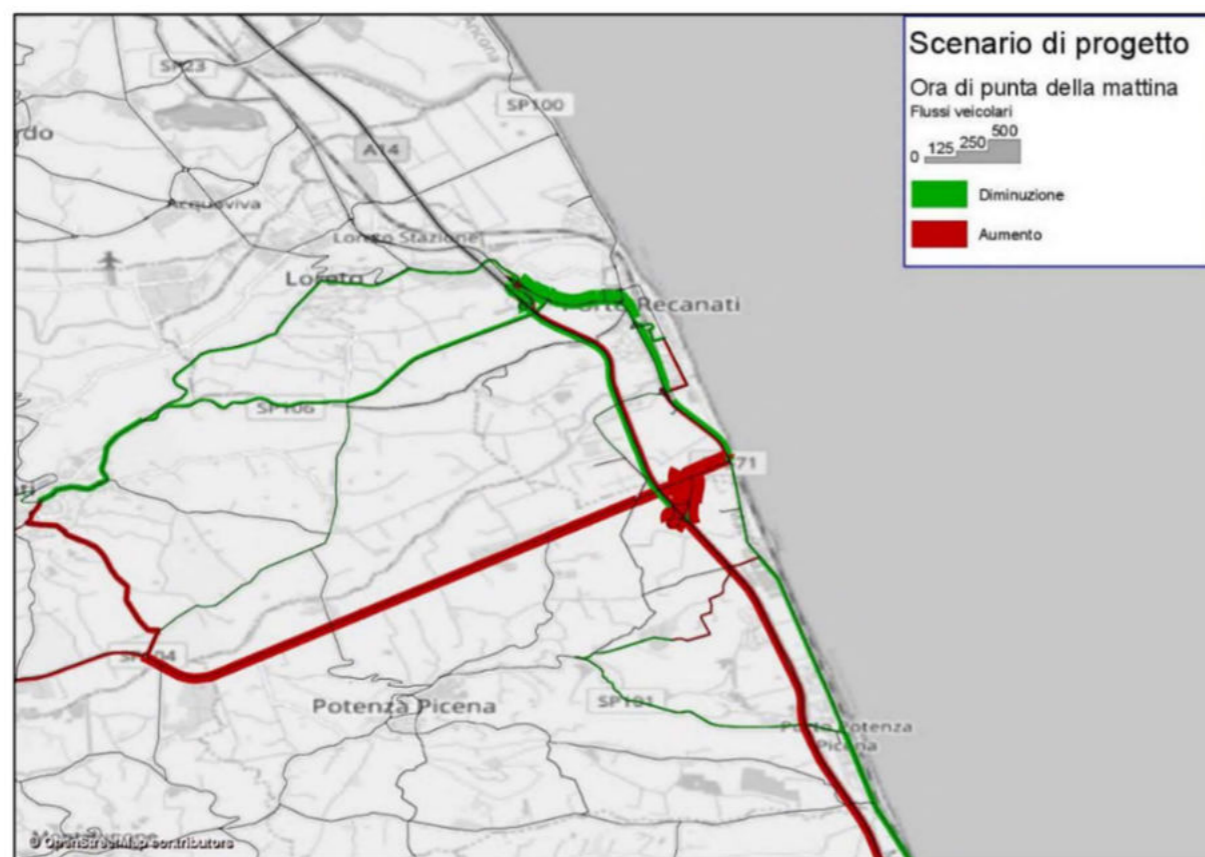


Figura 2-2 - Rappresentazione delle variazioni dei flussi sulla rete generate dallo svincolo

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 sulla decongestione della 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.

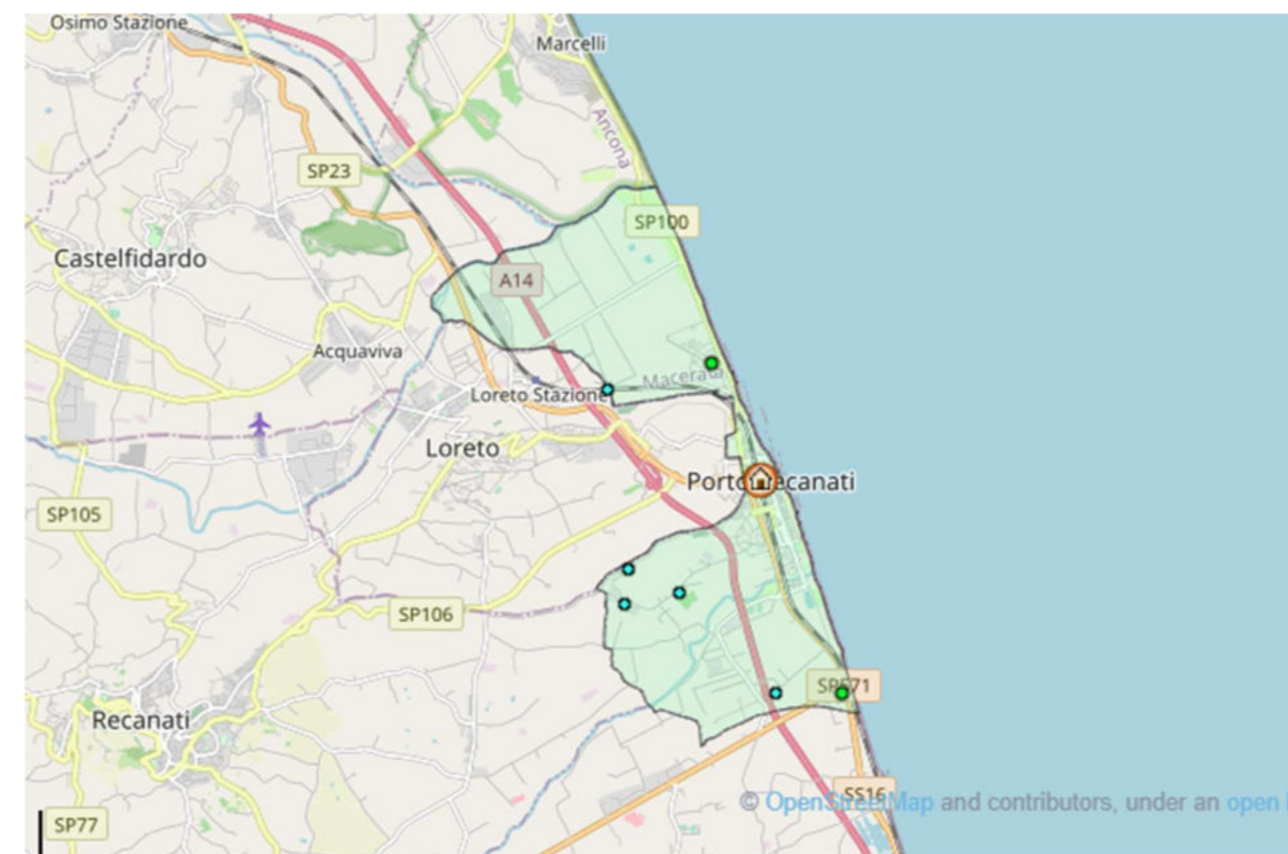


Figura 2-3 - Confine amministrativo del Comune di Porto Recanati (MC)

2.3 MOTIVAZIONE DEL VINCOLO PAESAGGISTICO

L'intero progetto di realizzazione di nuovo svincolo autostradale, intermedio ai preesistenti caselli A14 di Loreto (km 245+500 circa) e Civitanova Marche (km 262+000 circa), da collocarsi alla progressiva autostradale km 250 in corrispondenza della SP571 (ex - SS Helvia Recina), per la parte ricadente all'interno del confine comunale di Potenza Picena, risulta soggetto a vincolo Paesaggistico (ex. L. 1497/39; DM 31/07/89; L. 431/85); l'intervento risulta quindi soggetto all'autorizzazione paesaggistica per questa parte.

In base alla ricerca dei beni paesaggistici e dei relativi vincoli effettuata sulle piattaforme webgis della Regione Marche e del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, risulta che l'area di progetto ricade all'interno dell'area vincolata dichiarata come:

- “Area di Notevole Interesse Pubblico della zona comprendente le località I Cappuccini e Colle Bianco del Comune di Potenza Picena” (D.G.R.M. n. 10221 del 6 gennaio 1983).

La delimitazione delle aree vincolate oggetto della dichiarazione di notevole interesse pubblico è normata dall'art. 136 e dall'art. 157 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i..

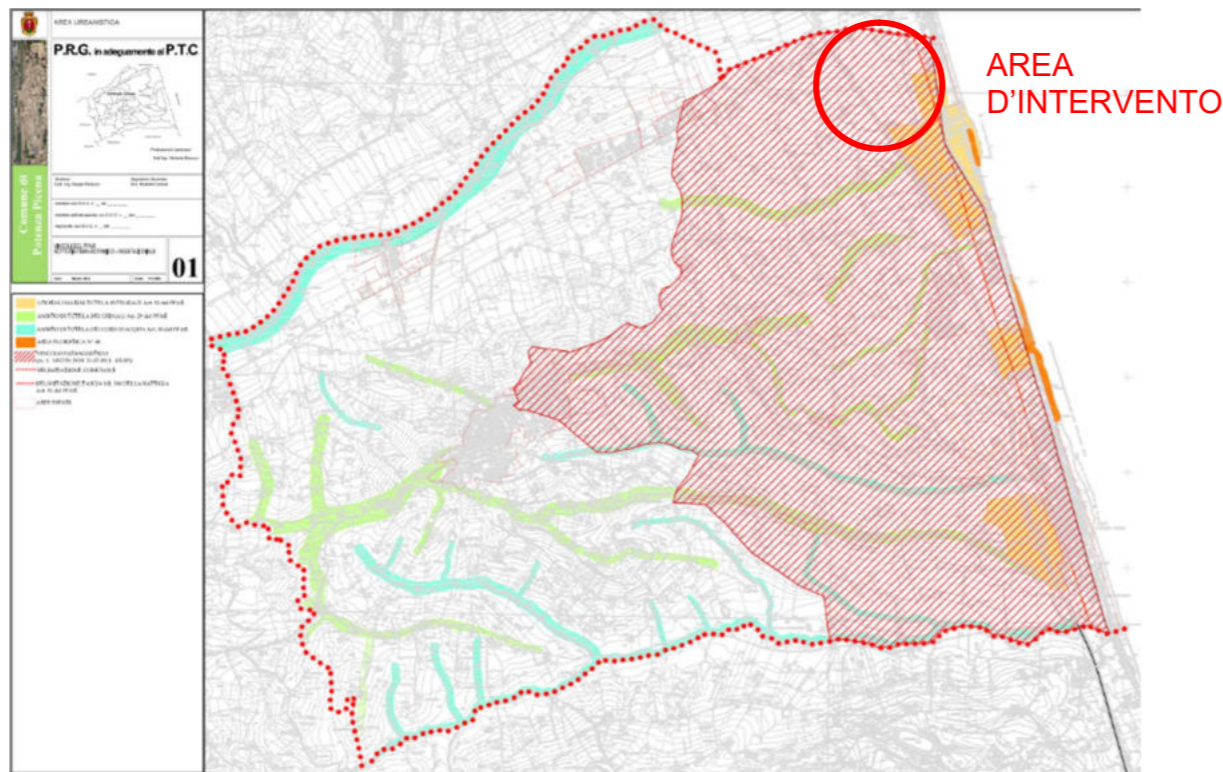


Figura 2-4 – Tavola 01 – Vincoli del PPAR

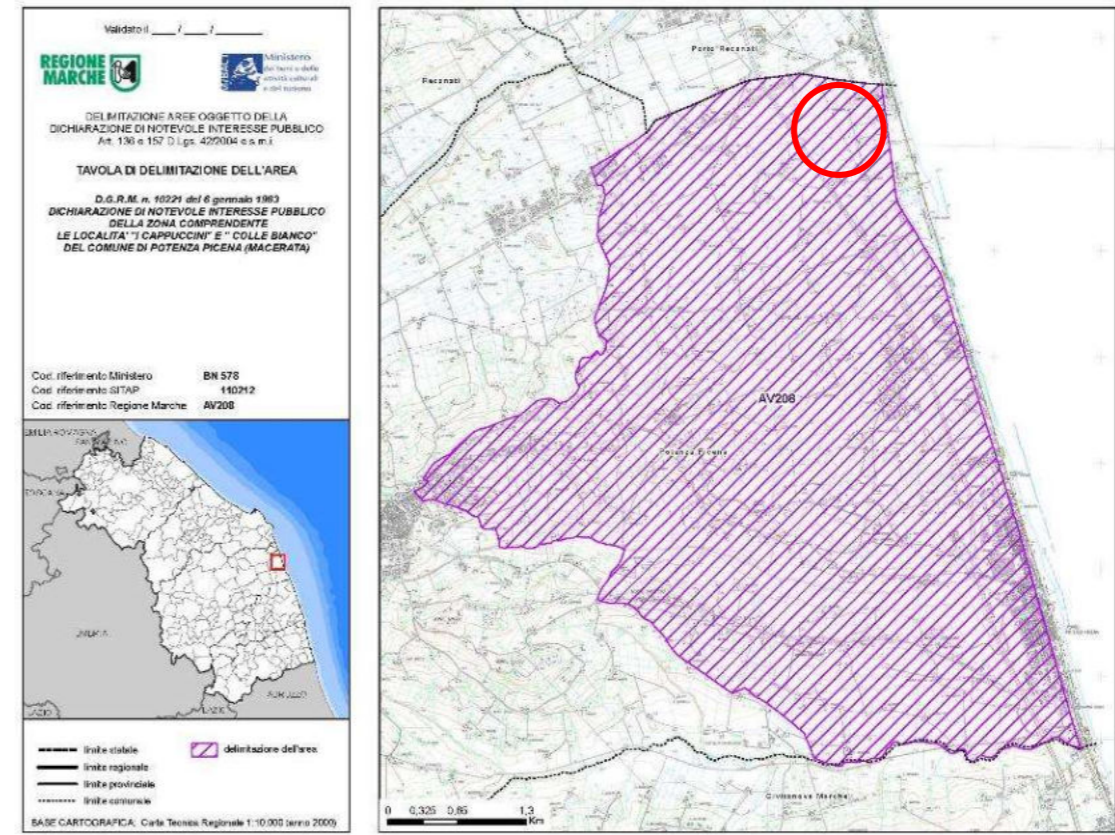


Figura 2-5 - Stralcio webgis Beni paesaggistici Regione Marche

Inoltre, dal censimento vegetazionale effettuato, allegato alla presente Relazione Paesaggistica (si rimanda all'elaborato di dettaglio T0979-0000-PD-DG-AMB-OV000-00000-R-SUA-0010-00), sono stati individuati all'interno dell'area sottoposta a tutela paesaggistica “i cappuccini” e “Colle bianco” piante singole e filari di alberi che dovranno essere rimossi a seguito di autorizzazione paesaggistica richiesta con la presente istanza.

Per la qualificazione e il dettaglio delle specie arboreo-arbustive si rimanda alla relazione specialistica del censimento vegetazionale allegata tra i documenti dell'istanza (T0979-0000-PD-DG-AMB-VG000-00000-R-SUA-0010-00; T0979-0000-PD-DG-AMB-VG000-00000-D-SUA-0011-00; T0979-0000-PD-DG-AMB-VG000-00000-D-SUA-0012-00; T0979-0000-PD-DG-AMB-VG000-00000-D-SUA-0013-00).



Figura 2-6 – Individuazione filari e piante censite all'interno dell'area di studio: in rosso il limite delle aree di intervento, in magenta e verde le piante da tagliare

3 RIFERIMENTI NORMATIVI

3.1 LA NORMATIVA EUROPEA

3.1.1 La Convenzione Europea del Paesaggio

La Convenzione Europea del Paesaggio, adottata dal Comitato dei Ministri del Consiglio d'Europa il 19 luglio 2000 e ratificata a Firenze il 20 ottobre 2000 dai Ministri competenti per il paesaggio rappresenta il primo strumento giuridico riguardante in modo diretto e specifico il paesaggio europeo.

La Convenzione si pone l'obiettivo di promuovere presso le autorità pubbliche l'adozione, a livello locale, regionale, nazionale ed internazionale, di politiche di salvaguardia, di gestione e di pianificazione dei paesaggi europei compatibili con lo sviluppo sostenibile, capaci di conciliare i bisogni sociali, le attività economiche e la protezione dell'ambiente.

Tra i principali risultati della Convenzione, vi è il riconoscimento di una definizione condivisa di paesaggio adottata dagli Stati Membri, secondo la quale con **“paesaggio si designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali c/o umani e delle loro interrelazioni”**.

In essa emergono alcuni orientamenti interessanti e innovativi, per quanto attiene il riconoscimento dei valori identitari del paesaggio attraverso la percezione che di essi hanno le popolazioni locali.

Con la Legge 9 gennaio 2006, n. 14 (Ratifica ed esecuzione della Convenzione europea sul paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000), la Convenzione è divenuta a tutti gli effetti Legge dello Stato Italiano.

3.2 LA NORMATIVA NAZIONALE

3.2.1 L'accordo Stato-Regioni

Lo Stato italiano nell'ottica di applicare alle sue politiche i principi affermati dalla Convenzione Europea per il Paesaggio attraverso la Conferenza permanente per i Rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province Autonome di Trento e di Bolzano, ha concordato (Accordo del 19 aprile 2001) le forme di attività del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e delle Regioni in materia di paesaggio, ai fini di conformarle alla Convenzione.

L'Accordo, riconosciuti i principi in base ai quali il paesaggio: “[...] ha un importante ruolo di pubblico interesse nei settori culturali, ecologici ambientali e sociali e può costituire una risorsa favorevole all'attività economica contribuendo anche alla creazione di opportunità occupazionali” e la tutela del paesaggio: “[...] comporta il perseguimento di obiettivi di sviluppo sostenibile sulla base di equilibrate e armoniose relazioni tra bisogni sociali, attività economiche e ambiente”, sottolinea la necessità di sviluppare misure generali idonee ad attuare la protezione, la gestione e la qualificazione del paesaggio e la necessità di concordare con le Regioni l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di tutela paesistica e orientare i criteri della pianificazione paesistica. Gli interventi di trasformazione del paesaggio: “possono essere realizzati solo se coerenti con le disposizioni dettate dalla

pianificazione paesistica nella quale devono essere individuati i valori paesistici del territorio, definiti gli ambiti di tutela e valorizzazione, esplicitati per ciascun ambito gli obiettivi di qualità paesaggistica, nonché le concrete azioni di tutela e valorizzazione”.

Pertanto, le Regioni, in attesa della legge di ratifica della Convenzione, devono attenersi ai principi della Convenzione stessa; in particolar modo per quanto riguarda la pianificazione paesistica si sottolinea l'importanza:

- di attuare forme di tutela e riqualificazione compatibili con il mantenimento delle caratteristiche costitutive dei luoghi, diversificandole in funzione della rilevanza dei valori paesistici e prendendo in considerazione anche gli ambiti degradati la cui qualificazione può diventare occasione per la creazione di nuovi valori paesistici;
- individuare misure di incentivazione e di sostegno;
- favorire la concertazione e la partecipazione nei processi di pianificazione. Per quanto riguarda il rilascio delle autorizzazioni paesistiche e la verifica di compatibilità degli interventi proposti, gli Enti preposti devono: individuare “la congruità dell'intervento proposto con i valori riconosciuti dal vincolo”; verificare “la coerenza dell'intervento proposto con gli obiettivi di qualità paesistica”; verificare “la conformità dell'intervento proposto con le prescrizioni contenute nei piani”.

3.2.2 Codice dei Beni culturali e del Paesaggio (D.Lgs 42/2004)

Il D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m e i. “Codice dei beni culturali e del paesaggio” è il testo normativo a livello nazionale sul quale trova fondamento la tutela paesaggistica-ambientale: in esso sono stati recepiti tutti i dispositivi di legge che nel tempo hanno regolato la materia paesaggistica nel nostro paese, fra cui:

- Decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490 “*Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali*” (Titolo II, Beni paesaggistici e ambientali). Vighe inoltre il seguente regolamento applicativo:
- Regolamento 3 giugno 1940 n.1357 per l'applicazione della legge sulla protezione delle bellezze naturali e panoramiche Il D.Lgs. 490/99 raccoglie e coordina in un unico testo le prescrizioni normative già contenute nelle seguenti leggi precedentemente in vigore:
 - Legge 29 giugno 1939, n. 1497 “Protezione delle bellezze naturali e panoramiche”
 - Legge 1 giugno 1939, n. 1089 (Tutela delle cose di interesse artistico o storico).

Dalla ex Legge n. 1497/39 emergeva una concezione del paesaggio basata su:

- Criteri percettivi, in quanto il paesaggio è strettamente interrelato con il dato visuale, con l'aspetto del territorio;
- Criteri estetico-culturali: si parla infatti di “bellezze”, distinguendo tra bellezze individuali (tutelate per la loro eccezionalità e la loro non comune qualità estetica) e bellezze d'insieme, intendendo con quest'ultime il comporsi e il configurarsi dei singoli elementi in forme che caratterizzano il paesaggio e sono rappresentative dell'identità di una comunità.

L'assoggettamento del bene al vincolo di tutela richiede un provvedimento di individuazione (con Decreto Ministeriale, ora anche con Deliberazione della Giunta Regionale, a seguito del Decreto Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, art. 82).

Legge 8 agosto 1985, n. 431/1985 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312, recante disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale" (conosciuta come "legge Galasso") che affianca e integra la Legge n. 1497/39 senza sostituirsi ad essa.

La legge Galasso ha integrato ed ampliato la concezione della Legge 1497/39 introducendo diversi aspetti innovativi tra i quali:

- la tutela è estesa a intere categorie "geografico-morfologiche" a contenuto prevalentemente naturalistico (ad eccezione delle zone archeologiche e degli usi civici): viene così ad estendersi notevolmente il campo d'azione della tutela che non interessa esclusivamente ambiti circoscritti e mirati (un monumento, un contesto particolare), ma le linee fisionomiche del paesaggio stesso;
- muta il significato che si attribuisce alla tutela: essa assume un valore dinamico e gestionale, indicando quale strumento principale la pianificazione paesistica;
- infine l'assoggettamento del bene al vincolo di tutela avviene direttamente in forza di legge e non richiede alcun provvedimento di individuazione come in precedenza con la legge 1497/39.

Il D.Lgs. n. 42 del 2004 e s.m. e i. (Codice dei beni culturali e del paesaggio), oltre a raccogliere e sistematizzare tutta la legislazione in materia paesaggistica e culturale, stabilisce anche le procedure connesse al rilascio dell'autorizzazione (art. 146 comma 4, 5 e 6) con la finalità di valutare l'intervento rispetto agli elementi di valore paesaggistico presenti evidenziandone: gli impatti sul paesaggio, gli elementi di mitigazione e di compensazione necessari; ciò al fine di verificare la conformità dell'intervento alle prescrizioni dei piani paesistici in base alla compatibilità dei valori dei beni paesaggistici riconosciuti e alle finalità di tutela e miglioramento della qualità del paesaggio.

3.2.3 DPCM 12.12.2005

Il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 12 dicembre 2005 (G.U. 31 gennaio 2006 n. 25) individua nel dettaglio la documentazione necessaria ai fini della verifica di compatibilità paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs 42/2004.

Nel Decreto sono individuate le finalità, i criteri di redazione e i contenuti della relazione di accompagnamento alla richiesta di autorizzazione paesaggistica. L'obbligatorietà di allegare ai progetti presentati per l'istanza di autorizzazione la Relazione Paesaggistica decorre dal 31 luglio 2006.

3.2.4 DPR 31/2017

Con l'entrata in vigore del DPR 31/2017 "Regolamento recante procedimento semplificato di autorizzazione paesaggistica per gli interventi di lieve entità, a norma dell'art. 146, comma 9 del D.Lgs. 42/2004 e successive modificazioni", è applicabile anche il Procedi-

mento di Autorizzazione Paesaggistica in forma semplificata. Il procedimento in forma semplificata si applica ai soli interventi minori, così come individuati nell'Allegato I al DPR 31/2017. Il D.P.R. in questo caso non è applicabile.

3.3 LA NORMATIVA REGIONALE

Nel 1985 la Legge n.431, nota come Legge Galasso, traduce il concetto di ambiente e paesaggio, che dalla metà degli anni '70 ha guidato i processi di pianificazione e trasformazione del territorio, dichiarando meritevoli di tutela intere categorie di beni come le coste, i fiumi, le zone archeologiche, le foreste, le montagne ecc., alle quali viene riconosciuto un valore primario rispetto a qualsiasi scelta di trasformazione edilizia ed urbanistica, imponendo alle regioni di elaborare i rispettivi piani paesaggistici. La Regione, a cui è attribuita la competenza in materia di pianificazione paesaggistica, ha il compito di sottoporre a specifica normativa d'uso e valorizzazione il territorio attraverso la realizzazione del Piano territoriale paesistico regionale adeguato al Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.lgs 42/2004 e ss.mm.).

Il PPAR delle Marche, approvato con D.A.C.R. n. 197 del 3 novembre 1989, si configura come un piano territoriale, riferito cioè all'intero territorio della regione e non soltanto ad aree di particolare pregio. L'obiettivo del PPAR 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, 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 percettività visuale);
- insieme di "categorie costitutive del paesaggio", insieme, cioè, degli elementi-base del paesaggio che vengono riferiti ai tre sottosistemi tematici (es. le categorie della struttura geomorfologica sono le emergenze geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, i corsi d'acqua, i crinali, i versanti, i litorali marini; le categorie del patrimonio botanico-vegetazionale sono le Aree floristiche, le foreste demaniali e i boschi, i pascoli, le zone umide, gli elementi diffusi del paesaggio agrario; le categorie del patrimonio storico-culturale sono il paesaggio agrario di interesse storico-ambientale, i centri e nuclei storici, gli edifici e manufatti storici, le zone archeologiche e le strade consolari, i luoghi di memoria storica, i punti e le strade panoramiche). Il Piano riconosce ambiti di tutela associati alle categorie costitutive del paesaggio ai quali applicare, a seconda dei casi, una tutela integrale o una tutela orientata.

4 INQUADRAMENTO PIANIFICATORIO

L'analisi dello stato di fatto del paesaggio entro il quale si inseriscono gli interventi in progetto si è svolta attraverso un'azione di avvicinamento progressivo al sito, al fine di determinare estensione, conformazione e caratteristiche peculiari della porzione di paesaggio in diretto rapporto con la trasformazione prevista; in particolare l'analisi è stata condotta attraverso la lettura delle componenti paesaggistiche del contesto e dell'area di intervento definite dagli strumenti di pianificazione sovracomunale (PPAR Regione Marche, PTC della città di Macerata), comunale a valenza paesaggistica (Piano comunale del Comune di Potenza Picena) ed infine emerse dal rilievo diretto.

4.1 GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PAESAGGISTICA

L'analisi dello stato di fatto del paesaggio nel quale si inseriscono gli interventi in progetto si è svolta attraverso un'azione di avvicinamento progressivo al sito, al fine di determinare estensione, conformazione e caratteristiche peculiari della porzione di paesaggio in diretto rapporto con la trasformazione prevista; in particolare l'analisi è stata condotta attraverso la lettura delle componenti paesaggistiche del contesto e dell'area di intervento definite dagli strumenti di pianificazione sovracomunale e comunale a valenza paesaggistica ed emerse dal rilievo diretto (ortofoto e rilievi fotografici).

4.1.1 Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR Marche)

Il PPAR delle Marche, approvato con D.A.C.R. n. 197 del 3 novembre 1989, si configura come un piano territoriale, riferito cioè all'intero territorio della regione e non soltanto ad aree di particolare pregio. L'obiettivo del PPAR 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».

Il PPAR, in adempimento di quanto disposto dall'articolo 1 bis della legge 8 agosto 1985, n. 431 e dalla L.R. 8 giugno 1987, n. 26, disciplina gli interventi sul territorio con il fine di conservare l'identità storica, garantire la qualità dell'ambiente e il suo uso sociale, assicurando la salvaguardia delle risorse territoriali.

Il Piano articola la sua disciplina con riferimento a:

- Sottosistemi Tematici;
- Sottosistemi Territoriali;
- Categorie Costitutive del paesaggio;
- Interventi di Rilevante Trasformazione del territorio.

I Sottosistemi Tematici considerano le componenti fondamentali dell'ambiente presenti nel territorio regionale: geologiche, botanico-vegetazionali e storico-culturali.

I Sottosistemi Territoriali individuano aree costituenti zone omogenee graduate secondo la rilevanza dei valori paesistico-ambientali. Le Categorie Costitutive del paesaggio sono riferite ad elementi fondamentali del territorio che definiscono la struttura del paesaggio me-

desimo, tenuto conto delle individuazioni di cui al quinto comma dell'articolo 82 del D.P.R. 24 luglio 1977, n. 616 nel testo di cui alla legge 8 agosto 1985, n. 431 e con riguardo alla specificità del territorio marchigiano. Gli Interventi di Rilevante Trasformazione del territorio sono valutati e disciplinati per quanto concerne le metodologie e le tecniche progettuali.

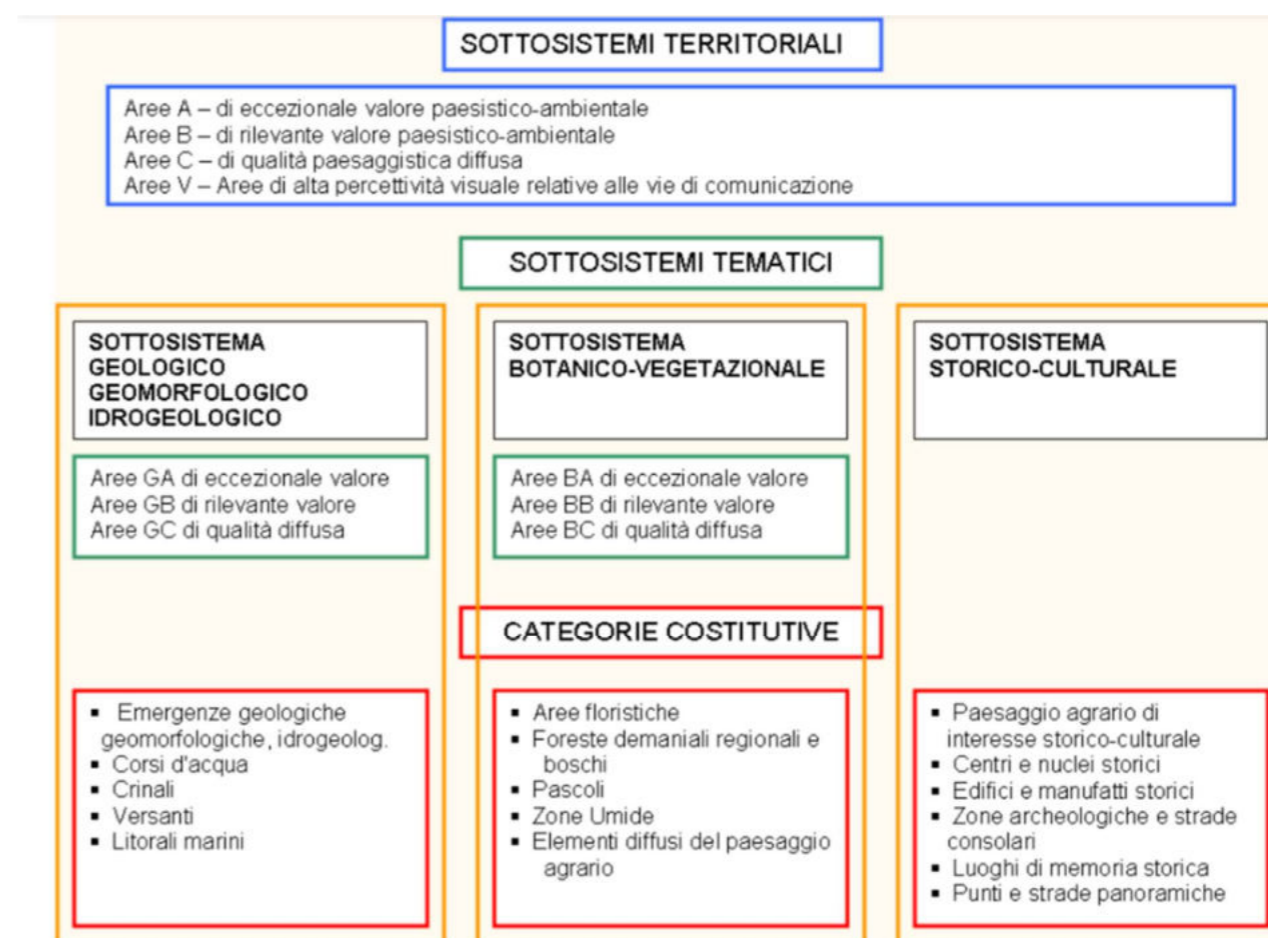


Figura 4-1 – Schema concettuale del Piano

TAV.1 VINCOLI PAESISTICO-AMBIENTALI VIGENTI

Sulla carta in scala 1:100.000 dei limiti comunali, a copertura dell'intero territorio regionale, sono rappresentati con retinatura in bianco e nero i seguenti elementi:

VINCOLI ESISTENTI (ZONE CON NOTE 1497/39)

VINCOLI ESISTENTI (L1497/39)

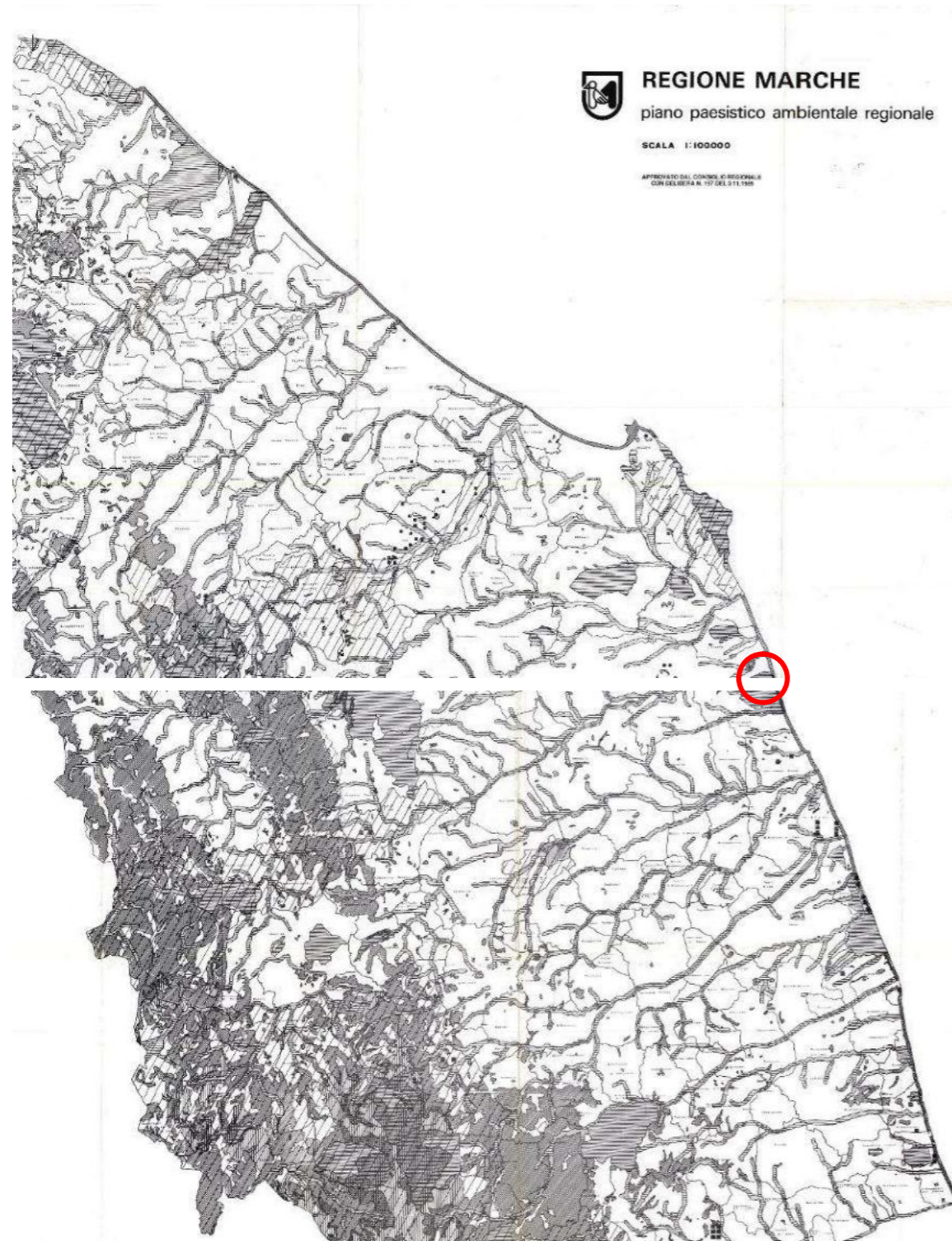
MONTAGNE SOPRA M.1200 S.L.M.

PARCHI E FORESTE

GHIACCIAI E CIRCHI GLACIALI










FIUMI E CORSI D'ACQUA

LIMITI DELLA COSTA E FASCIA COSTIERA - profondità m.300 dalla battigia
 VINCOLI REGIONALI (GALASSO)



1 VINCOLI PAESISTICO - AMBIENTALI VIGENTI

LEGENDA

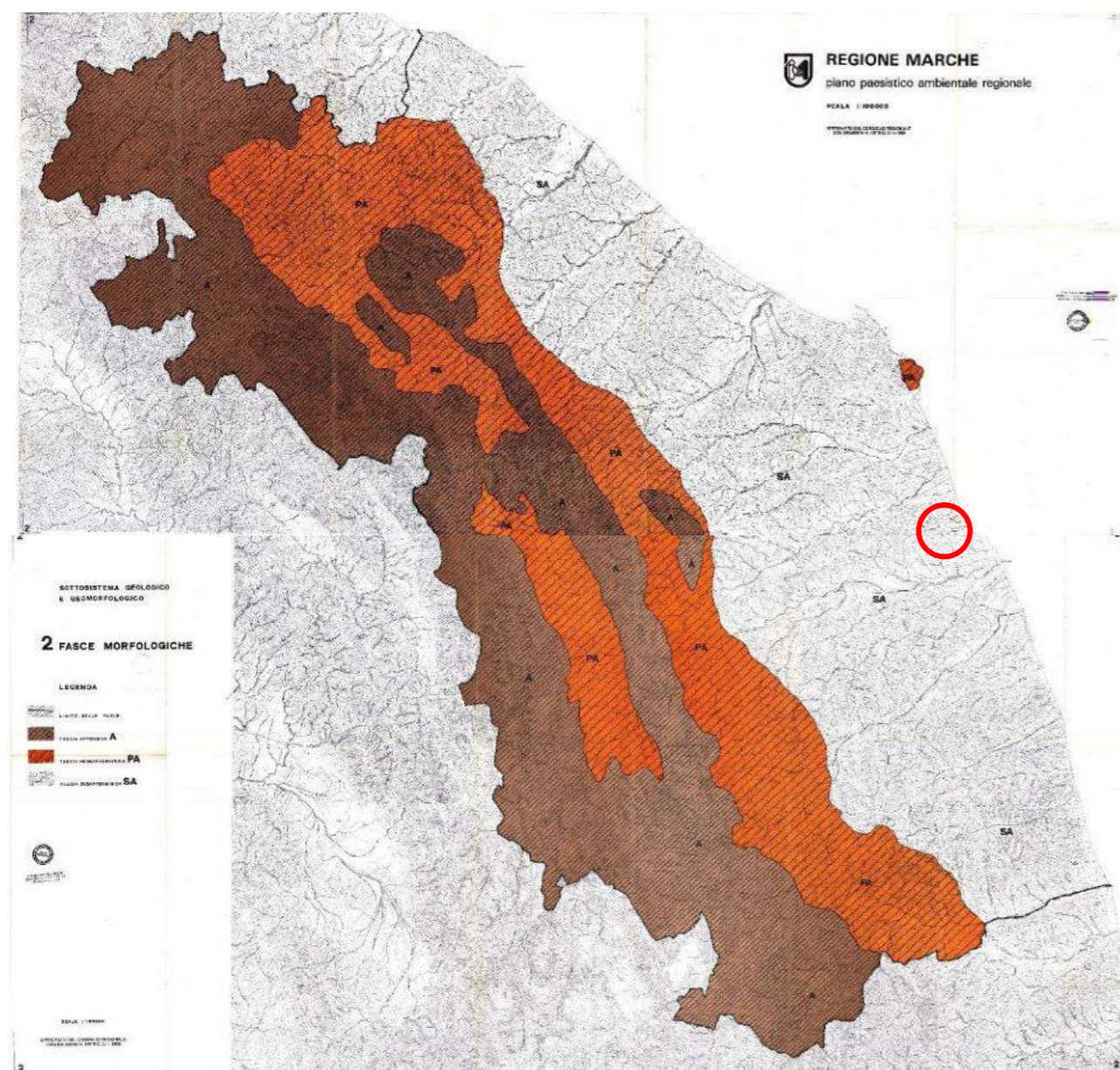
-  VINCOLI ESISTENTI ZONE CON NOTE (L.1497/39)
-  VINCOLI ESISTENTI (L.1497/39)
-  MONTAGNE SOPRA M.1200s.l.m.
-  PARCHI E FORESTE
-  GHIACCIAI E CIRCHI GLACIALI
-  FIUMI E CORSI D'ACQUA
-  LIMITI DELLA COSTA E FASCIA COSTIERA prof.m.300 dalla battigia
-  VINCOLI REGIONALI (GALASSO)
-  LIMITI AMMINISTRATIVI

L'intervento di progetto ricade all'interno di area vincolata (L.1497/39).

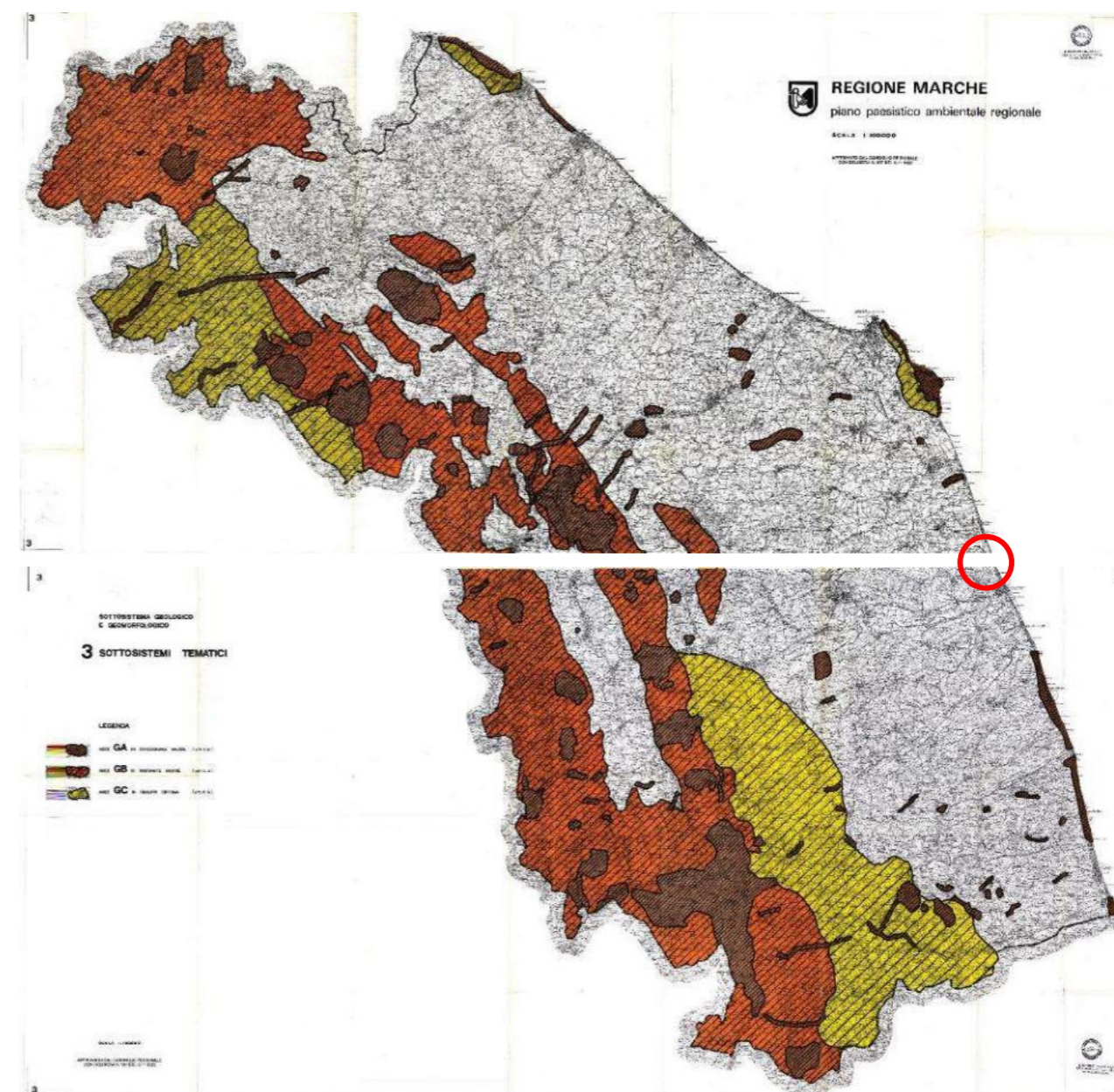
TAV.2 FASCE MORFOLOGICHE

Sulla base cartografica in scala 1:100.000 che riporta l'idrografia e l'orografia, con copertura dell'intero territorio regionale, sono rappresentati con retinatura a colori le tre fasce morfologiche individuate dal piano paesistico:

- FASCIA APPENNINICA A
- FASCIA PEDEAPPENNINICA B
- FASCIA SUBAPPENNINICA C



L'intervento di progetto ricade in area subappenninica.



L'intervento di progetto non ricade in area di valore.

TAV.3 SOTTOSISTEMI TEMATICI

Sulla base cartografica in scala 1:100.000, a copertura dell'intero territorio regionale, sono rappresentati con retinatura colorata i sottosistemi geologici individuati dal piano paesistico, in particolare:

- GA DI ECCEZIONALE VALORE
- GB DI RILEVANTE VALORE
- GC DI QUALITA' DIFFUSA

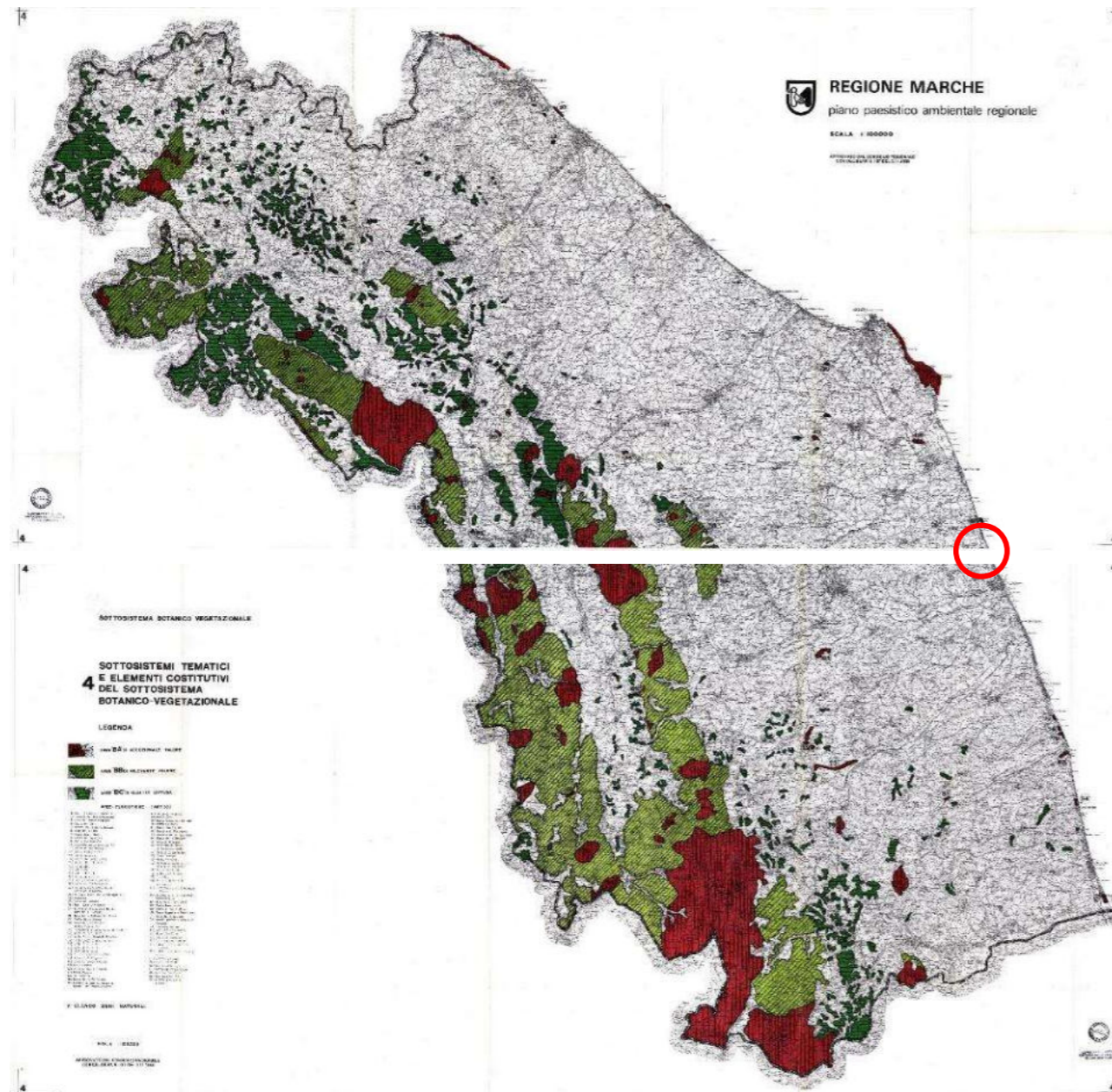
TAV.4 SOTTOSISTEMI TEMATICI DEL SOTTOSISTEMA BOTANICO VEGETAZIONALE

Sulla base cartografica in scala 1:100.000, a copertura dell'intero territorio regionale, sono rappresentati con retinatura colorata i sottosistemi botanici individuati dal piano paesistico e le aree floristiche, in particolare:

- BA DI ECCEZIONALE VALORE
- BB DI RILEVANTE VALORE

BC DI QUALITA' DIFFUSA

In legenda è riportato inoltre l'elenco con la denominazione delle 86 aree floristiche individuate ai sensi dell'art.33 del piano ed il relativo numero identificativo.

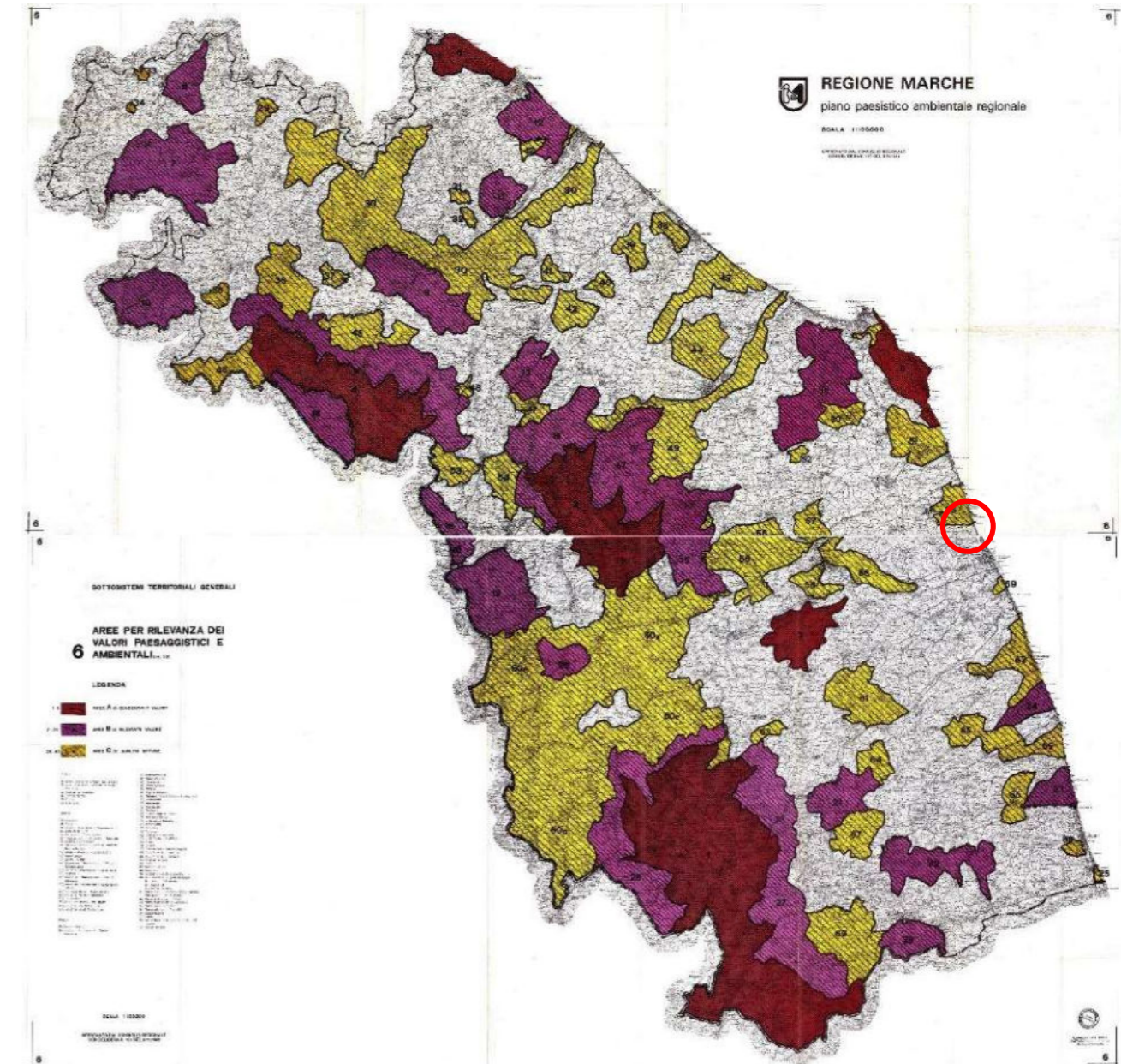


L'intervento di progetto non ricade in area di sottosistemi botanici.

TAV.6 AREE PER RILEVANZA DI VALORI PAESAGGISTICI

Sulla base cartografica in scala 1:100.000, a copertura dell'intero territorio regionale, sono rappresentate con retinatura colorata le aree per rilevanza dei valori paesaggistici individuati dal piano, in particolare:

LE ZONE A DI ECCEZIONALE VALORE VEGETAZIONE
 LE ZONE B DI RILEVANTE VALORE
 LE ZONE C DI QUALITA' DIFFUSA



L'intervento di progetto ricade all'interno di area C di qualità diffusa (n. 55 Potenza Picena).

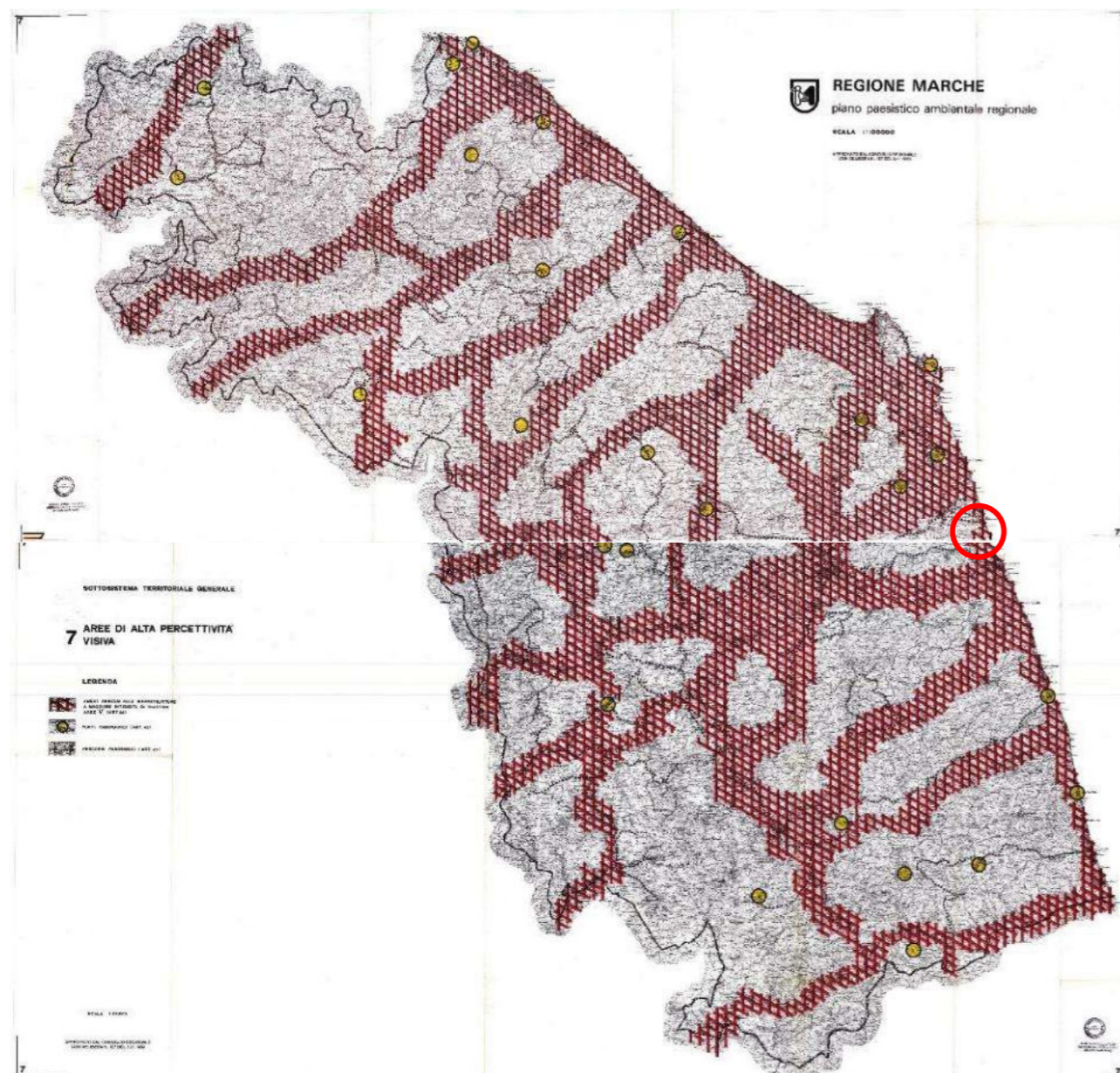
TAV.7 AREE DI ALTA PERCEZIONE VISIVA

Sulla base cartografica in scala 1:100.000, a copertura dell'intero territorio regionale, sono rappresentate con retinatura colorata le aree di alta percektività visiva, in particolare:

AMBITI V ANNESSI ALLE GRANDI INFRASTRUTTURE DI TRAFFICO

PUNTI PANORAMICI

PERCORSI PANORAMICI



L'intervento di progetto ricade all'interno degli ambiti annessi alle grandi infrastrutture di traffico.

Si riporta di seguito stralcio delle Norme Tecniche di Attuazione del PPAR:
CAPO II - REQUISITI PER GLI INTERVENTI DI RILEVANTE TRASFORMAZIONE

Art. 47- Opere di viabilità stradale, ferroviaria, sciistica e per le comunicazioni

La progettazione delle opere di cui al presente capo deve corrispondere ai seguenti requisiti volti alla conservazione e tutela attiva del paesaggio e dell'ambiente:

a - rimodellamento dei profili naturali del terreno, ai fini di un migliore adattamento dei tracciati alle giaciture dei siti e trattamento superficiale delle aree contigue con manti erbacei e cespugliati utilizzando essenze locali;

b - contenimento della dimensione di rilevati e scarpate, conseguibile mediante ridotte sezioni trasversali di scavi, riporti ed opere in elevazione e ricorrendo ad appropriate tecniche di rimodellamento del terreno;

c - adozione di soluzioni progettuali e tecnologiche tali da non frammentare la percezione unitaria del paesaggio e dell'ambiente, conseguibile mediante il rispetto delle unità ambientali (boschi, aree prative) anche nei casi di strutture e impianti, che in ogni caso devono presentare contenuta incidenza visuale e ridotto impatto sull'ambiente (cavalcavia, piloni d'impianti a fune, tralicci e simili);

d - mantenimento e ripristino di adeguati manti superficiali erbacei permanenti in corrispondenza dei percorsi sciabili;

e - ricostituzione delle continuità boschive, floristiche e faunistiche nei casi in cui si debba inevitabilmente derogare dai requisiti di cui al punto precedente;

f - conservazione dei caratteri ambientali, nei casi di adeguamento delle strade esistenti adottando il mantenimento delle alberate, delle siepi e delle siepi alberate ai lati delle stesse, con eventuale ripristino dei tratti mancanti;

g - ricostituzione di elementi naturalistici e ambientali integrati alle visuali paesaggistiche, mediante attento allestimento delle aree di servizio, stazioni, parcheggi, snodi, svincoli, manufatti in genere con contenimento delle palificazioni portanti le linee aeree.

4.1.2 Adeguamento del Piano Paesistico al Codice del Paesaggio

La Regione Marche ha intrapreso un processo di verifica ed eventuale aggiornamento del PPAR vigente rispetto al Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e alla Convenzione Europea per il paesaggio. Il Codice definisce lo strumento regionale di governo del paesaggio come Piano paesaggistico regionale (PPR).

Il processo di revisione, che si è avviato con una delibera di indirizzi della Giunta Regionale, ha prodotto, fino ad oggi, un Documento preliminare approvato dalla Giunta Regionale con delibera n. 140 del 01/02/2010. Il Documento legge i paesaggi delle Marche organizzati in ambiti rispetto ai quali sarà possibile organizzare strategie e progetti di paesaggio. Gli ambiti, infatti, pur non potendo essere considerati omogenei al loro interno, comprendono territori connessi e resi simili da relazioni naturalistico-ambientali, storico-culturali, insediative. La loro estensione è tale da poter garantire un'efficiente gestione di progetti definiti sulla base delle caratteristiche paesaggistiche locali.

Il percorso metodologico dell'attività di adeguamento del PPAR al Codice del paesaggio e alla Convenzione europea può essere esemplificato articolandolo in tre fasi successive, attraverso le quali, con un percorso cognitivo caratterizzato da una sostanziale linearità e sequenzialità, si è passati da una lettura del paesaggio regionale organizzata – in coerenza con la struttura interpretativa del PPAR- per sistemi tematici e per singole categorie di beni costitutivi, alla definizione di quadri conoscitivi, complessi e integrati, finalizzati alla descrizione della struttura dei molteplici paesaggi regionali, al riconoscimento delle loro peculiarità e delle relazioni/regole che ne determinano l'organizzazione e la forma. Nella prima parte dell'attività di analisi e di costruzione del quadro conoscitivo si è partiti prendendo come riferimento la struttura analitica proposta dal PPAR e utilizzando, principalmente, il consistente patrimonio di informazioni e di analisi che la Regione Marche ha accumulato a partire dall'approvazione del PPAR. La lettura delle caratteristiche del sistema geologico-geomorfologico regionale, della struttura botanico-vegetazionale, del sistema dei beni storico-culturali e delle loro reciproche relazioni ha costituito lo strato conoscitivo di base a cui si sono aggiunte e sovrapposte le analisi delle macro relazioni territoriali (il sistema insediativo e infrastrutturale), visuali (il sistema dei crinali) e dei processi identificativi delle popolazioni insediate. L'integrazione della struttura analitica del vigente PPAR, con una lettura basata sulle relazioni fisiche e di senso tra le componenti naturali, ecologiche, storiche, antropico-insediative e identitarie del paesaggio/territorio, ha portato al riconoscimento nel territorio regionale di 7 grandi strutture interpretative di riferimento, i "Macroambiti" (A-il Montefeltro storico; B – Le Marche centrali del pesarese; C – i territori delle dorsali interne; D – le Marche centrali dell'anconetano; **E – le Marche centrali del maceratese**; F – le Marche meridionali del Piceno; G – I territori dei parchi nazionali), caratterizzate, innanzitutto, dall'essere già ri/conosciute nelle immagini identitarie della comunità regionale.

La lettura per macroambiti, in quanto struttura generale di riferimento e di senso, ci consente di caratterizzare e di riconoscere i diversi paesaggi delle Marche attraverso la selezione delle numerose regole combinatorie e delle loro componenti strutturanti, puntuali o sistemiche. I macroambiti, piuttosto che i sottosistemi tematici e territoriali del PPAR, costituiscono perciò la cornice e lo sfondo all'interno del quale poter dare senso alle successive connotazioni e caratterizzazioni di maggior dettaglio.

La lettura per macroambiti ha permesso di ipotizzare una possibile e ulteriore macrostruttura interpretativa del territorio regionale che si affianca alle varie ipotesi di lettura già conosciute e attraverso le quali si è soliti descrivere il paesaggio marchigiano. In particolare, la lettura per macroambiti sembra poter integrare l'immagine del paesaggio delle Marche viste come "pettine", una struttura ripetitiva costituita da valli parallele, fortemente somiglianti e indipendenti tra loro, che si sviluppano dagli Appennini al mare. I macroambiti sembrano poter utilmente integrare anche la lettura "altimetrica" del paesaggio delle Marche, basata sul riconoscimento di tre grandi tipi (montano, collinare e litoraneo), ognuno dei quali caratterizzato, da nord a sud, da una sostanziale omogeneità interna. L'elaborato "Macroambiti" riporta nel dettaglio l'insieme delle letture tematiche effettuate per ognuno

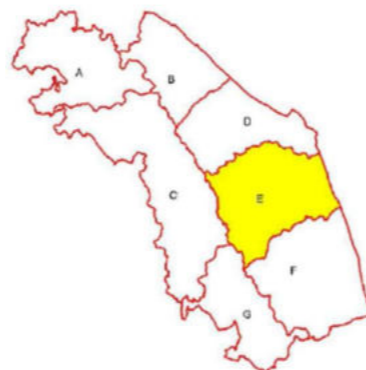
dei 7 macroambiti riconosciuti nel territorio regionale e riassumono gli esiti di tale processo cognitivo che ha portato alla identificazione degli ambiti di paesaggio previsti dall'art.135 del d.lgs 42/2004.



Figura 4-2 – Macroambiti di paesaggio

4.1.2.1 MACRO AMBITO E – Le Marche Centrali del Maceratese

Alcune caratteristiche del macroambito del Maceratese possono meglio essere colte leggendole “per differenza” rispetto al macroambito dell’Anconetano. Diversamente rispetto all’anconetano le valli, prima dell’intersezione con la dorsale appenninica propriamente detta, incontrano delle consistenti fasce marnose di alta collina che diventano deposito calcareo nella dorsale di Cingoli, caratterizzata “da forme dolci e sub-pianeggianti che contrastano notevolmente con i ripidi versanti che la bordano”. Mentre nell’Anconetano i centri urbani che strutturano i sistemi insediativi sono prevalentemente di fondovalle (Senigallia, Jesi, Ancona) il centro principale di questo macroambito, Macerata, si colloca su un crinale e allargandosi con le sue propaggini in direzioni diverse, a sintetizzare per così dire due valli e permettendo di riconoscere un vasto insieme collinare incardinato sul comune capoluogo. A ben guardare, i due principi del crinale come elemento separatore e della valle come elemento strutturante, (compresa tra la foce di un fiume e la ‘quinta’ di un centro urbano appoggiato lungo l’estradosso della dorsale) che permettevano di riconoscere partizioni significative nell’anconetano non si applicano, se non parzialmente, in questo macroambito maceratese. Ora la fascia preappenninica assume una propria consistenza e identità; le due valli del Potenza e Chienti, pure differenti per alcuni aspetti e per l’intensità dei fenomeni insediativi che le interessano, sembrano riconducibili a un medesimo principio di paesaggio; un’identità di valle, dall’Adriatico all’incrocio con la dorsale di Cingoli, può essere riconosciuta per il Musone. Possiamo quindi riconoscere i seguenti tre ambiti:



E_01 Loreto-Recanati e la Valle del Musone

E_02 Le colline del Maceratese

E_03 La dorsale di Cingoli e l’alta collina di San Ginesio

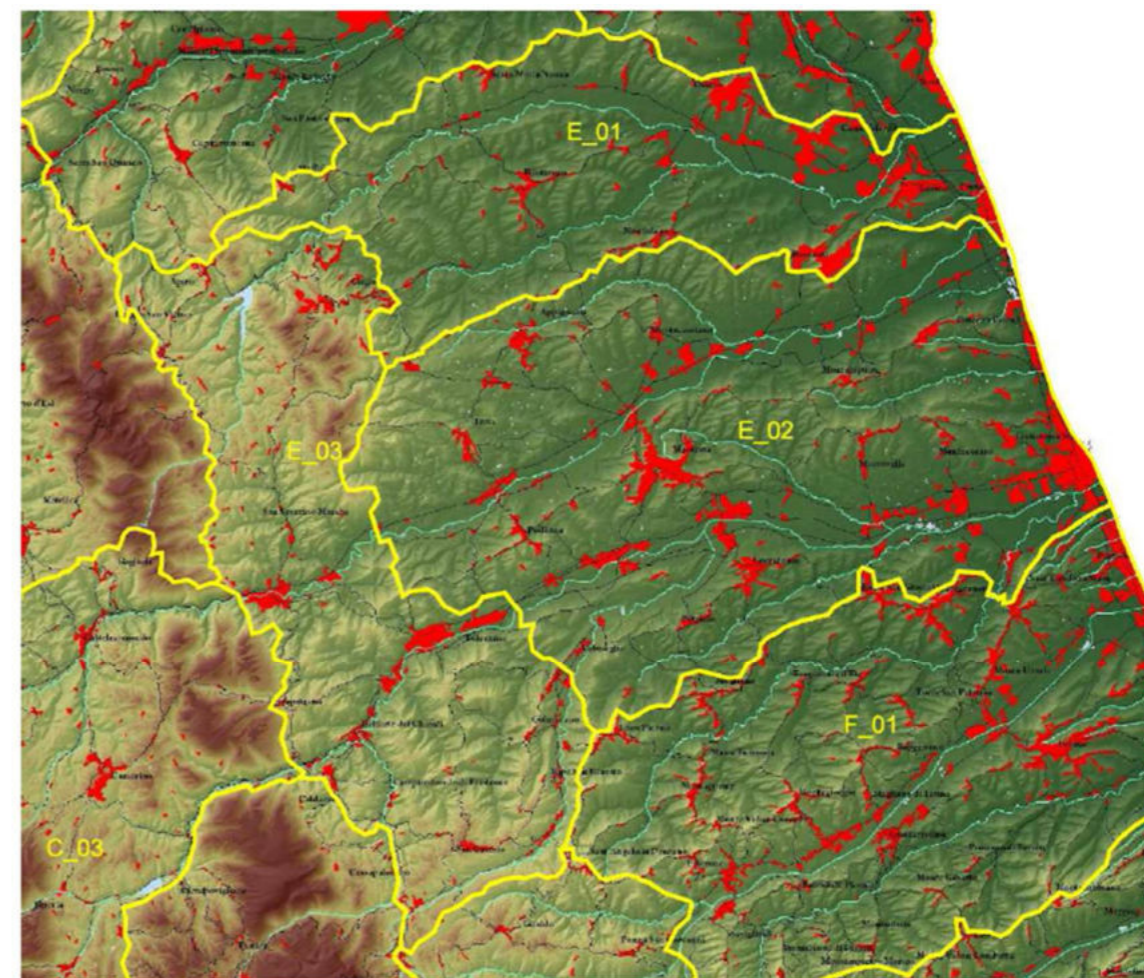


Figura 4-3 – Morfologia e sistema insediativo

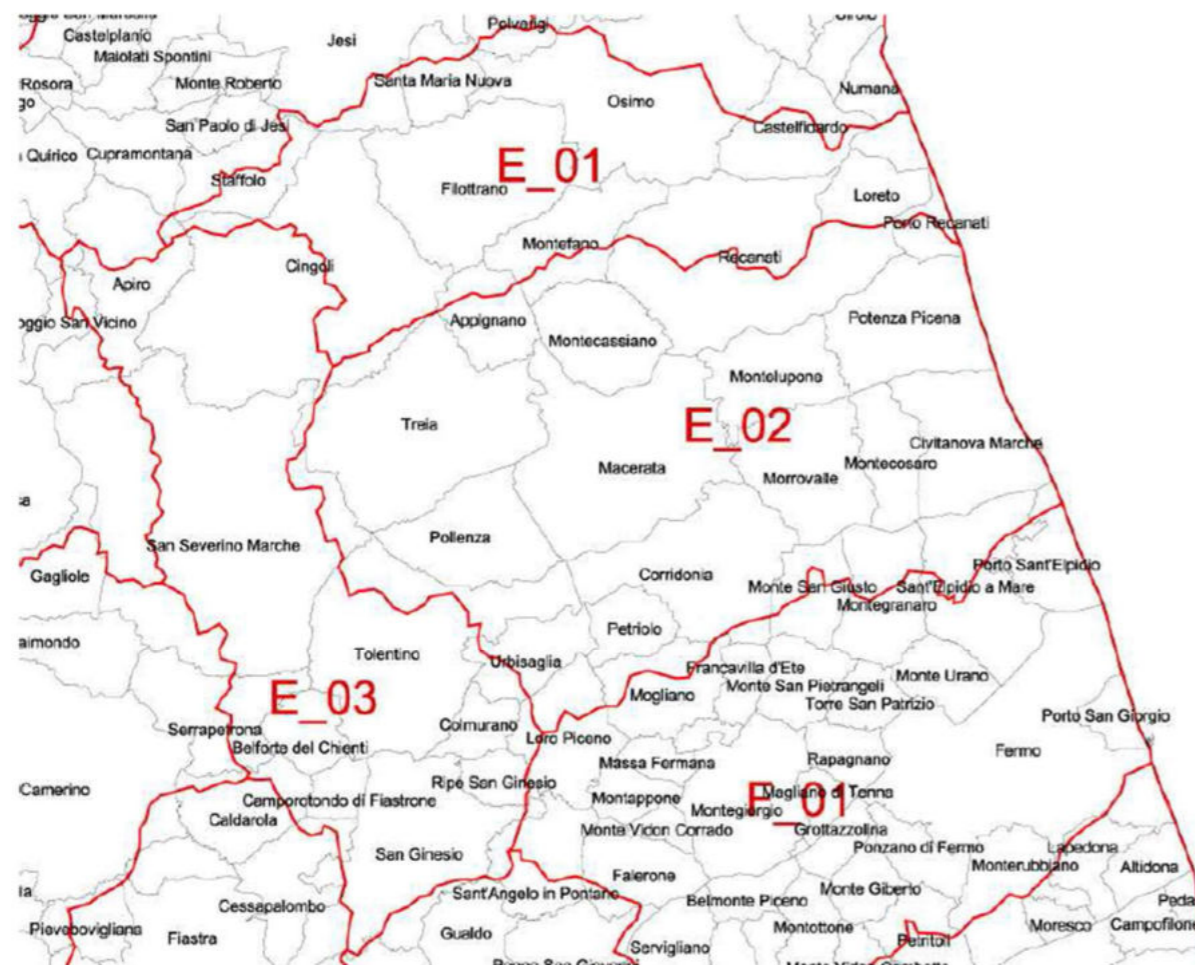


Figura 4-4 – Ambiti del macroambito maceratese

L'ambito delle Colline del Maceratese contiene un vasto territorio collinare e due valli, incernierate su Macerata e i due sistemi urbani di Macerata e Civitanova Marche I perimetri a nord, tra Musone-Fiumicello e Potenza-Monocchia, sono costituiti dal crinale che va da Grottaccia (Cingoli) a Montefano, Recanati per proseguire poi con il crinale tra Rio Fiumarella e Potenza che va da Recanati a Portorecanati.

A sud il riferimento è ai crinali tra Torrente Cremone ed Ete Morto da Loro Piceno a Montegranaro e poi dal crinale tra Ete Morto e Fosso Cascinare. La linea di demarcazione nord-sud, nella parte ovest dell'ambito, è costituita:

- dal crinale di Loro Piceno al crinale di Macerata-Pollenza (tra Chienti e Potenza) in località San Giuseppe di Tolentino attraverso il Fiastra ed il Chienti a nord di Urbisaglia;
- dal crinale di Macerata al crinale di Montefano, in località Grottaccia (Cingoli) attraverso il Potenza ad est di Pitino e del M.te Verde;
- dalla SP n.52 e SP n.2 fino ad Ugliano (San Severino);
- dalla SP n.121 e n.148 da Sant'Elena a Serripola – San Pacifico (ad ovest di San Severino);

- dalla SS n.502 fino a Cacciamo e Morchella (San Ginesio), quindi SS n78 fino a San Cassiano (Sarnano).

4.1.3 Piano Territoriale di Coordinamento di Macerata (PTC)

L'area interessata dal progetto del nuovo svincolo della A14 ricade all'interno del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Macerata.

La Legge Regionale 34/92 ha assegnato alle Province, all'art.2 e all'art. 12, il compito di determinare gli indirizzi generali di assetto del territorio a livello provinciale attraverso il Piano Territoriale di Coordinamento, cui debbono conformarsi i Piani Regolatori Generali dei Comuni.

I PTC e le loro varianti sono elaborati nel rispetto della pianificazione regionale. La conformità al PPAR e al PIT nonché il rispetto delle normative e degli indirizzi statali e regionali in tema di programmazione socio-economica e territoriale viene accertata con un decreto del Presidente della Giunta Regionale, secondo una procedura stabilita dalla L.R. 34/92 all'art.25.

Il piano territoriale di coordinamento provinciale (PTC) appresta gli strumenti di conoscenza, di analisi e di valutazione dell'assetto del territorio della Provincia di Macerata e delle risorse in esso presenti, determina -in attuazione del vigente ordinamento regionale e nazionale e nel rispetto del piano paesistico ambientale regionale (PPAR) e del piano di inquadramento territoriale (PIT) nonché del principio di sussidiarietà- le linee generali per il recupero, la tutela ed il potenziamento delle risorse nonché per lo sviluppo sostenibile e per il corretto assetto del territorio medesimo. La relativa disciplina è espressa a mezzo delle definizioni e delle classificazioni nonché delle previsioni progettuali contenute negli elaborati cartografici ed a mezzo delle concorrenti statuizioni delle presenti norme tecniche di attuazione (NTA).

Anche al fine della corretta interpretazione ed attuazione del PTC, la Provincia assume, come criterio primario della propria azione, l'impegno di riconoscere e di valorizzare la diversità dei suoi componenti ecologici, genetici, sociali, economici, scientifici, educativi, culturali, ricreativi ed estetici, con l'obiettivo della conservazione in situ degli ecosistemi e degli habitat naturali, del mantenimento e nella ricostituzione delle popolazioni di specie vitali nei loro ambienti naturali, il tutto secondo quanto previsto dalla Convenzione 5.6.1992 di Rio de Janeiro, ratificata con la legge 14.2.1994, n.124, e dalla deliberazione CIPE 16.3.1994 di approvazione delle linee strategiche definite dalla Commissione per l'Ambiente Globale del Ministero dell'Ambiente.

In particolare, il PTC, tra l'altro:

- indica le diverse destinazioni del territorio provinciale, in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti (ordinamento territoriale per sistemi, parte II);
- localizza, in via di massima, le opere pubbliche che comportano rilevanti trasformazioni territoriali, le maggiori infrastrutture pubbliche e private e le principali linee di comunicazione (parte III, titolo II);

- definisce le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica, idraulico-forestale ed in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque (parte III, titolo I);
- conferma i parchi e le riserve naturali istituiti (Parco archeologico di San Severino Marche, Parco archeologico di Urbisaglia, Riserva naturale di Torricchio, Riserva naturale di Abbazia di Fiastra), risultando gli stessi, allo stato, strumento sufficiente;
- definisce le operazioni (ivi inclusi i piani, i programmi od i progetti di scala intercomunale) ed i procedimenti per l'attuazione del PTC medesimo;
- indica i criteri (indirizzi) cui i piani regolatori generali debbono attenersi per la valutazione del fabbisogno edilizio e per la determinazione della quantità e della qualità delle aree necessarie per assicurare un ordinato sviluppo insediativo, in un quadro di sostenibilità ambientale.

La disciplina del PTC è ordinata ed articolata, anzitutto, nei sistemi ambientale, insediativo e socio-economico (parte II), individuati con riguardo ai connotati più significativi ed alle prevalenti vocazioni delle diverse parti del territorio provinciale ed alle rispettive azioni da intraprendere, azioni espresse, a seconda della loro natura e portata, a mezzo di direttive, indirizzi e prescrizioni. La disciplina del PTC è ordinata altresì per settori e per progetti (parte III), con la definizione, rispettivamente, di linee di intervento relative a settori specifici, del progetto intersettoriale ed integrato delle reti e di progetti delle parti più rilevanti delle connessioni stradali.

4.1.3.1 Tavola EN_03a “Sintesi delle prescrizioni relative al sistema ambientale”

All'interno della Tavola 03a di “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.).

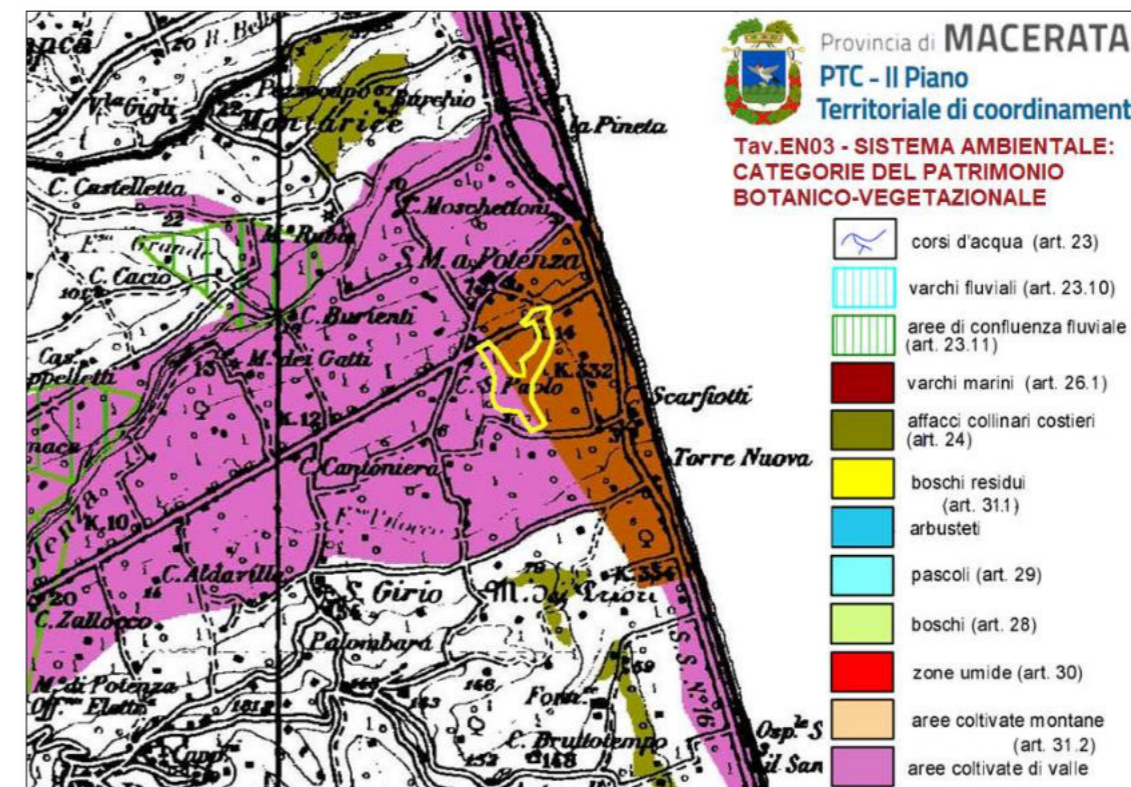


Figura 4-5: Stralcio Tav. EN-03a PTC Macerata

Di seguito 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.-

Il PTC definisce, per la categoria costitutiva del paesaggio in argomento, le seguenti prescrizioni di base permanenti

26.1.- I varchi marini, individuati cartograficamente (la cui delimitazione definitiva compete agli strumenti urbanistici generali) nell'elaborato di cui al precedente art. 2.1.1.2.6., 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, fatte salve 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.

Figura 4-6: Stralcio NTA PTC – art. 26.1

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, nell'elaborato di cui al precedente art. 2.1.1.2.7, 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, nell'elaborato di cui al precedente art. 2.1.1.2.6, 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.

31.3.- Gli strumenti urbanistici generali provvedono alla più puntuale individuazione e definizione dei territori di cui al precedente articolo.

Figura 4-7: Stralcio NTA PTC – art. 31.2

4.1.3.2 Tavola EN_03b “Sintesi delle prescrizioni relative al sistema ambientale”

All'interno della Tavola 03b di “Sintesi delle prescrizione relative al sistema ambientale (categorie della struttura geomorfologica)” l'area di progetto ricade all'interno delle aree identificate come: **“Piane alluvionali”** (art. 27 N.T.A.).

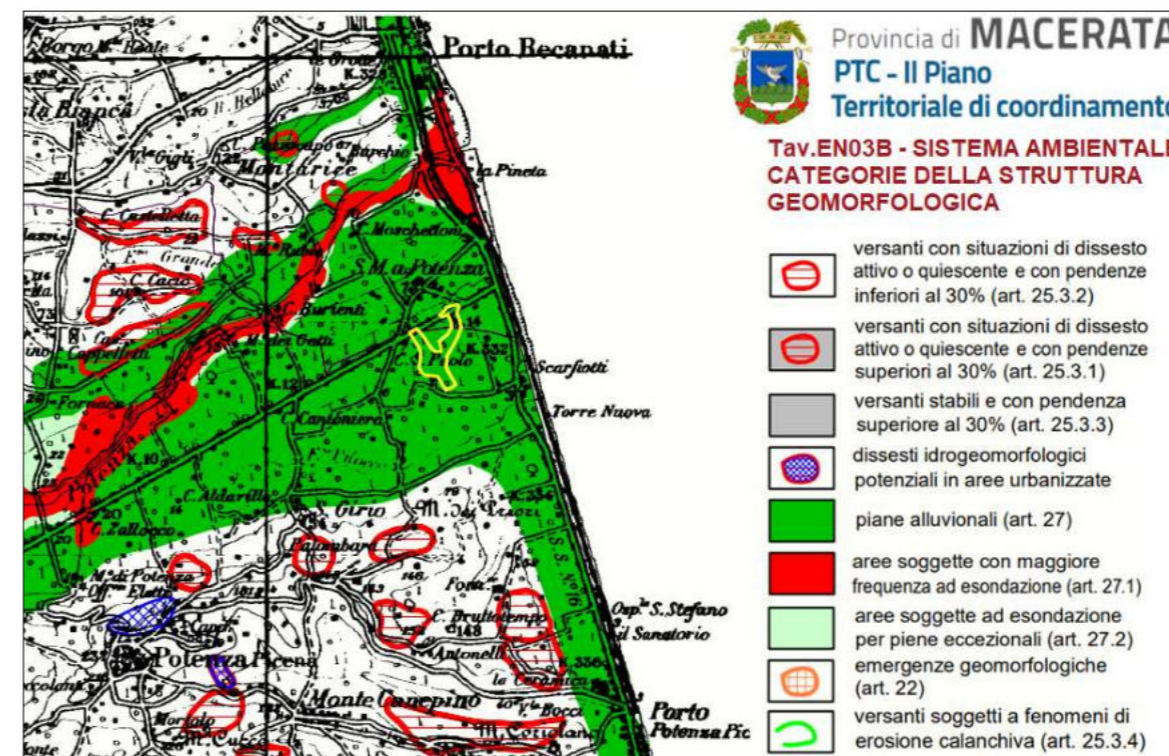


Figura 4-8: Stralcio Tav. EN-03b PTC Macerata

Di seguito si riportano gli stralci delle N.T.A. del P.T.C. di Macerata relativi all'art. 27. L'area 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 – ad 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.

Figura 4-9: Stralcio NTA PTC – art. 27

4.1.3.3 Tavola EN_06 “Aree di versante con dissesti attivi e quiescenti”

All'interno della Tavola 06 del P.T.C. di Macerata l'area di progetto ricade nelle aree identificate come:

- “Piane alluvionali - aree a vulnerabilità da medio a medio alta”.

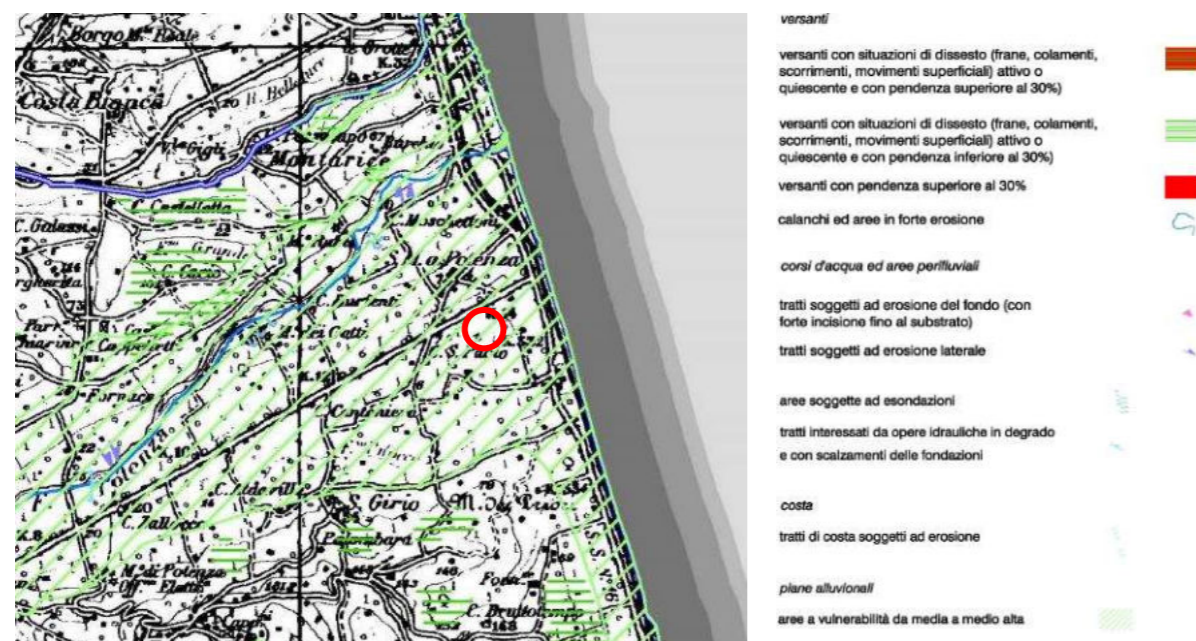


Figura 4-10 - Stralcio Tav EN-06 PTC Macerata

4.1.3.4 Tavola EN_07 “Schema di riferimento per la prevenzione dei grandi rischi”

All'interno della Tavola 07 l'area di progetto ricade nelle aree identificate come:

- “Territorio dei comuni dove si è osservata un'intensità massima inferiore al IX grado della scala MCS”.

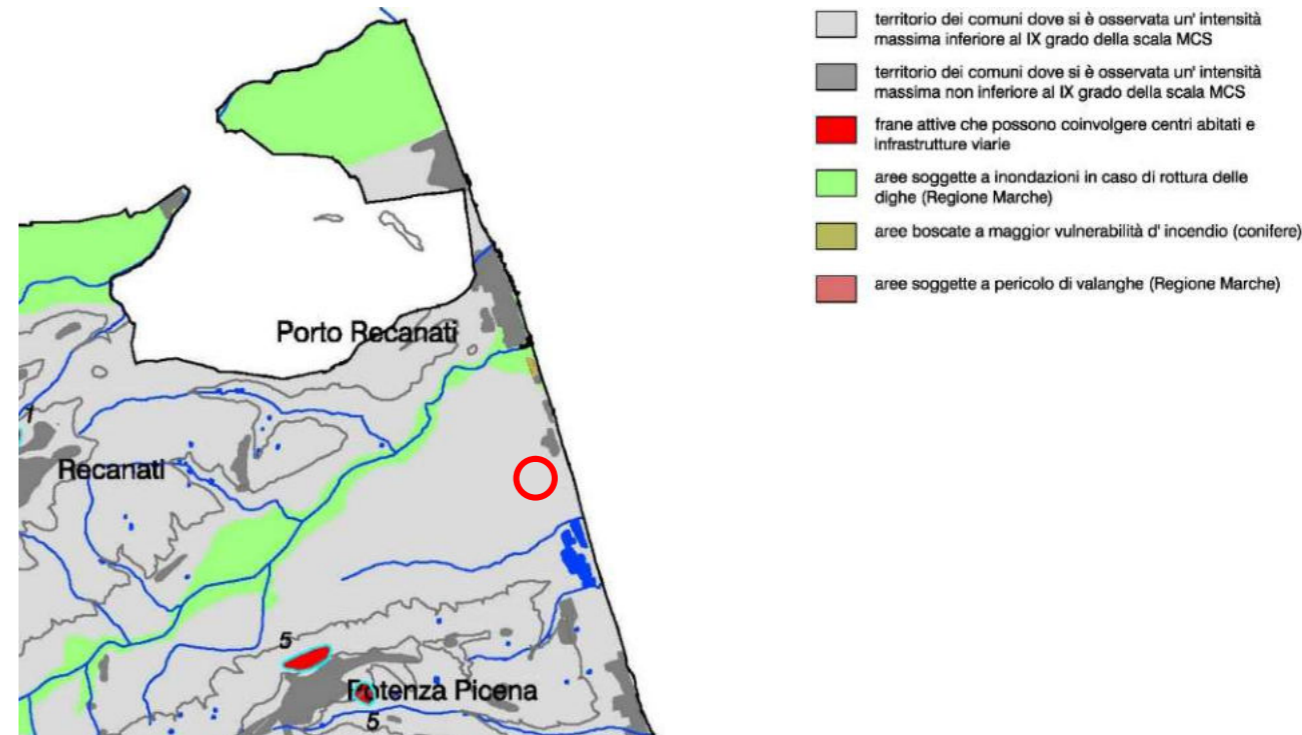


Figura 4-11 - Stralcio Tav EN-07 PTC Macerata

4.1.3.5 Tavola EN_22 “Ambito territoriale di progetto n.1: la costa e i nodi di foce”

All'interno della Tavola 22 l'area di progetto ricade nelle aree identificate come:

- “Varchi costieri - Salvaguardia delle aree libere”, con controllo dell'espansione edilizia;
- “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;
- “Rete viaria di collegamento interregionale - Variante alla SS 16 (tratto dei laghetti)”.

Si sottolinea, come già indicato nel paragrafo relativo al P.R.G. di Potenza Picena, l'interferenza del nuovo svincolo con le previsioni di realizzazione della Variante alla S.S.16.

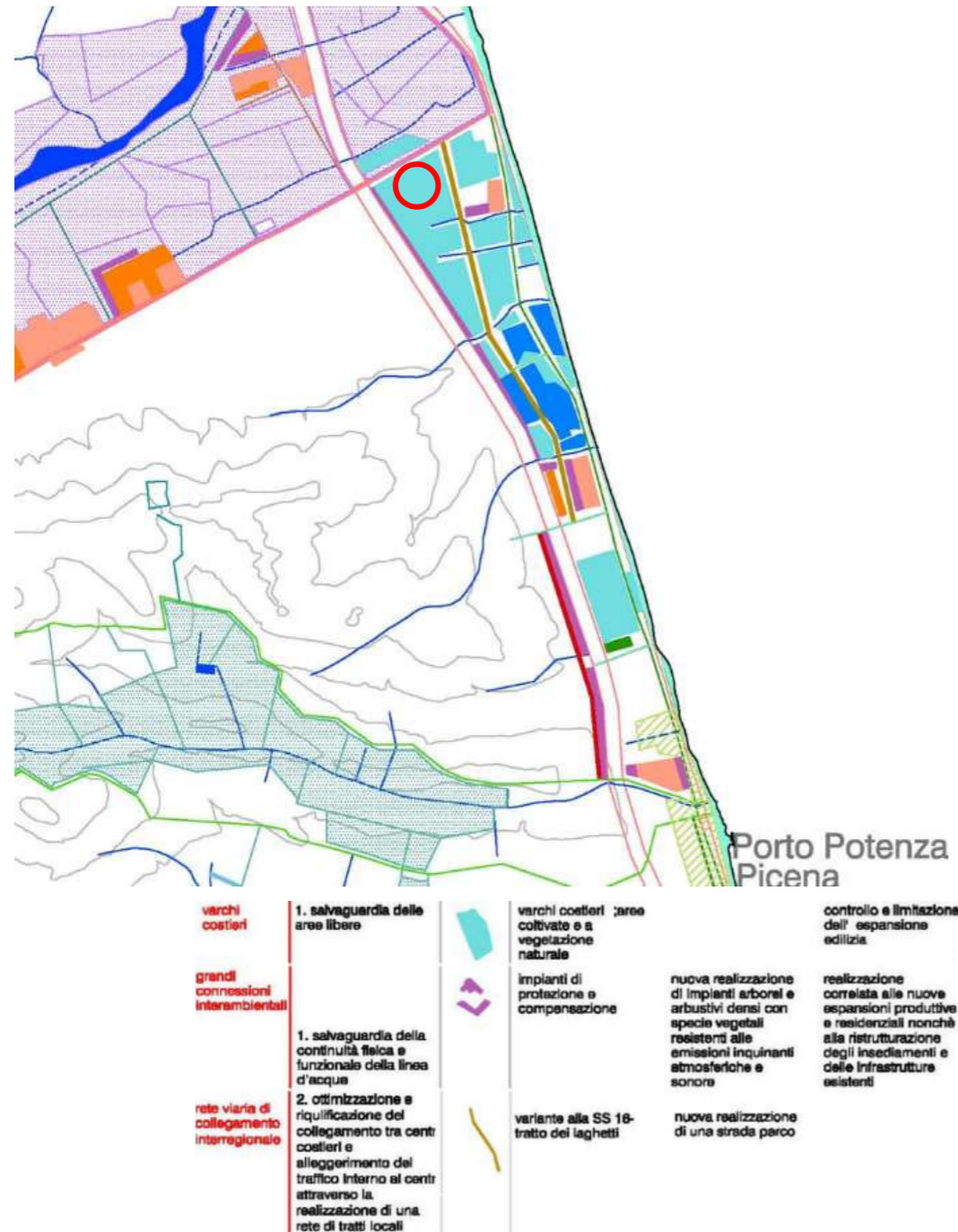


Figura 4-12 - Stralcio Tav EN-22 PTC Macerata

4.1.4 Carte SIUT - allegati al P.T.C. Provincia di Macerata

Per l'inquadramento territoriale dell'area di progetto sono state analizzate anche le carte tematiche del Sistema Informativo Urbanistico Territoriale allegate al P.T.C. di Macerata.

4.1.4.1 Tavola ES_02 "Carta dell'uso del suolo"

All'interno della Tavola ES-02 l'area di progetto ricade nelle aree identificate come:

- "Aree coltivate".

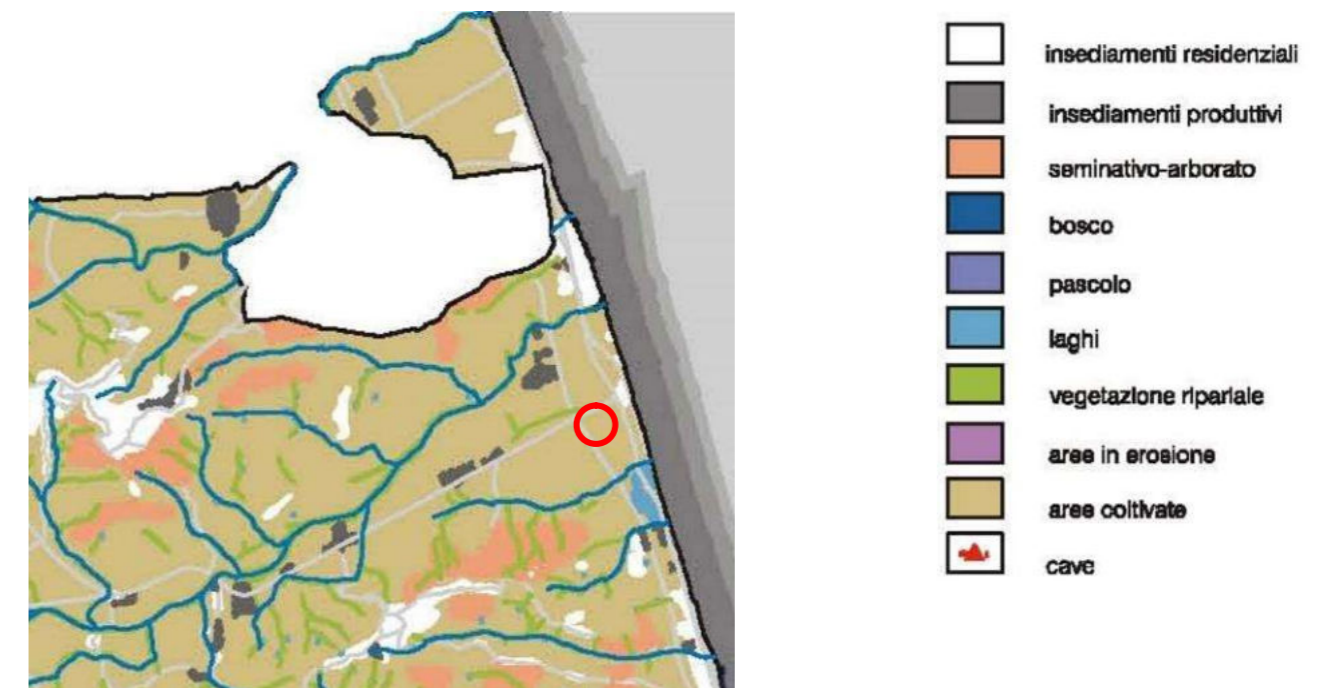


Figura 4-13 - Stralcio Tav ES-02 CARTE SIUT (PTC Macerata)

4.1.4.2 Tavola ES_03 “Carta di costruzione storica del territorio”

All'interno della Tavola ES-03 l'area di progetto non sembra intercettare nessuna preesistenza storica di costruzione del territorio. Tuttavia si segnala la **vicinanza a “percorsi di fondovalle” e “insediamenti di fondazione romana in prossimità di incroci stradali o all'imboccatura di grandi valli”** definiti come “eredità romana fino al IV secolo”.



Figura 4-14 - Stralcio Tav ES-03 CARTE SIUT (PTC Macerata)

4.1.4.3 Tavola ES_05 “Carta geologica”

All'interno della Carta Geologica del Sistema Informativo Urbanistico Territoriale (Tavola ES-05) l'area di progetto ricade nelle aree identificate come:

- “Depositi alluvionali terrazzati, fluvio-lacustri e lacustri”.

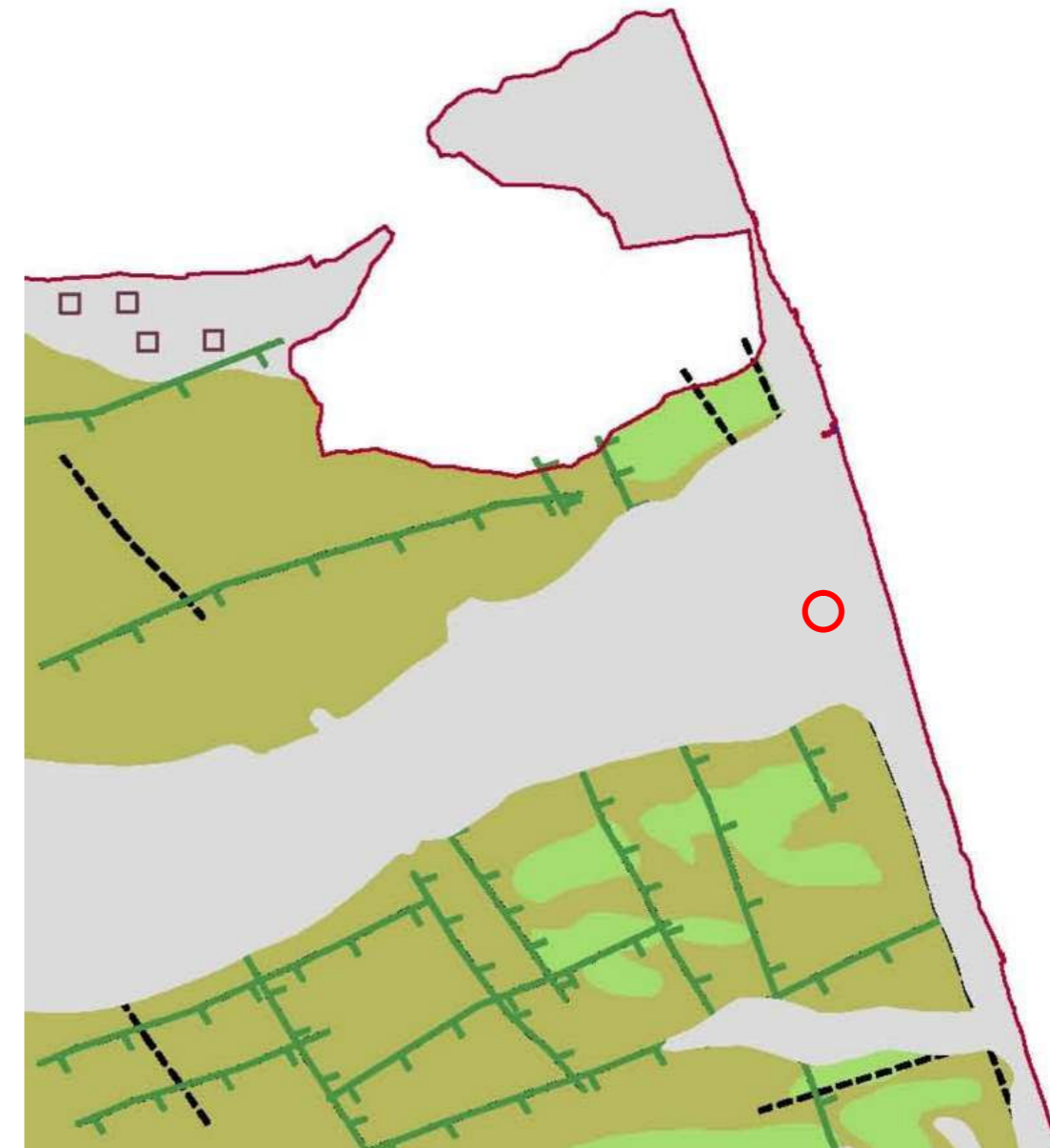


Figura 4-15 - Stralcio Tav ES-05 CARTE SIUT (PTC Macerata)

4.1.4.4 Tavola ES_05 bis “Carta idrogeologica”

All'interno della Carta Idrogeologica del Sistema Informativo Urbanistico Territoriale (Tavola ES-05 bis) l'area di progetto ricade nelle aree identificate come:

- “Terreni a permeabilità variabile: Alluvioni attuali e recenti - alluvioni terrazzate - depositi fluvio-lacustri (Olocene- Pleistocene sup.-med.)”.

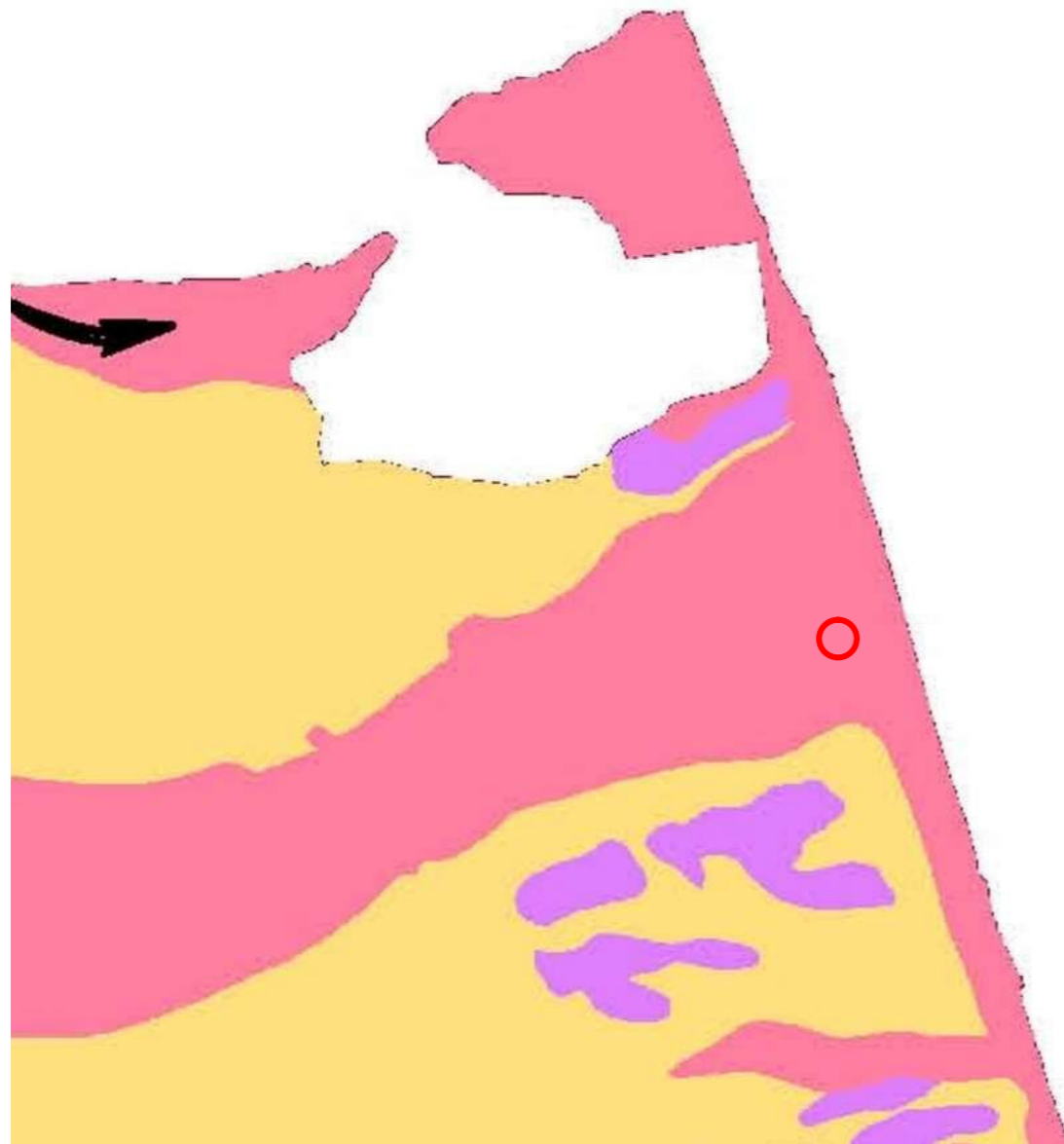


Figura 4-16 - Stralcio Tav ES-05bis CARTE SIUT (PTC Macerata)

4.1.4.5 Tavola ES_08 “Carta idrografica”

All'interno della Carta Idrografica del Sistema Informativo Urbanistico Territoriale (Tavola ES-08) l'area di progetto ricade nelle aree identificate come:

- “Aree di fondovalle”.

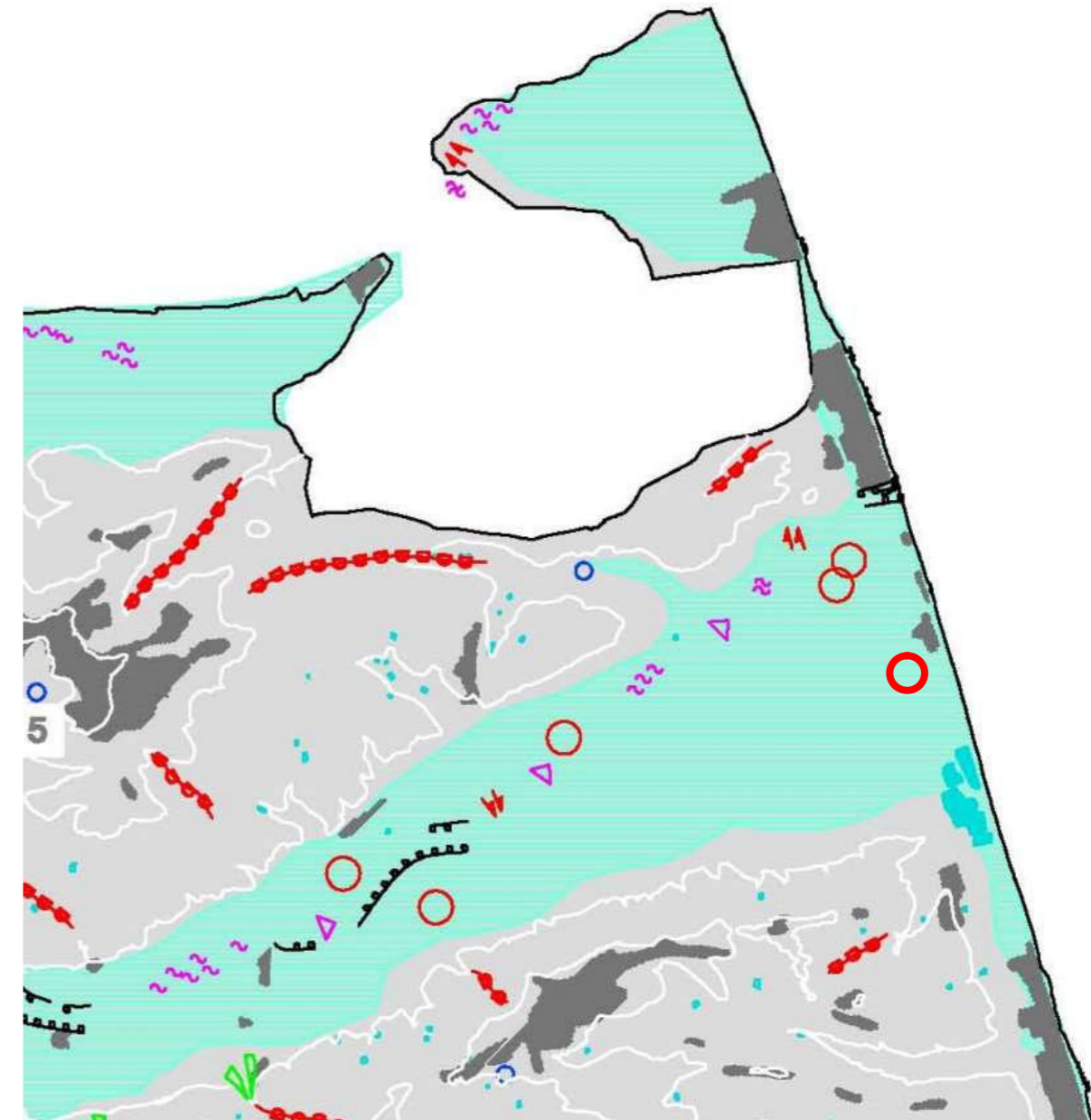


Figura 4-17 - Stralcio Tav ES-08 CARTE SIUT (PTC Macerata)

4.1.4.6 Tavola ES_11 “Stratigrafie storiche: costruzione del territorio dall’età romana al 1892”

All’interno della Tavola ES-11 l’area di progetto non sembra intercettare nessuna preesistenza storica di età romana. Tuttavia l’area è in prossimità alle tracce di “viabilità di età romana” e ad aree con “segni della centuratio romana”.

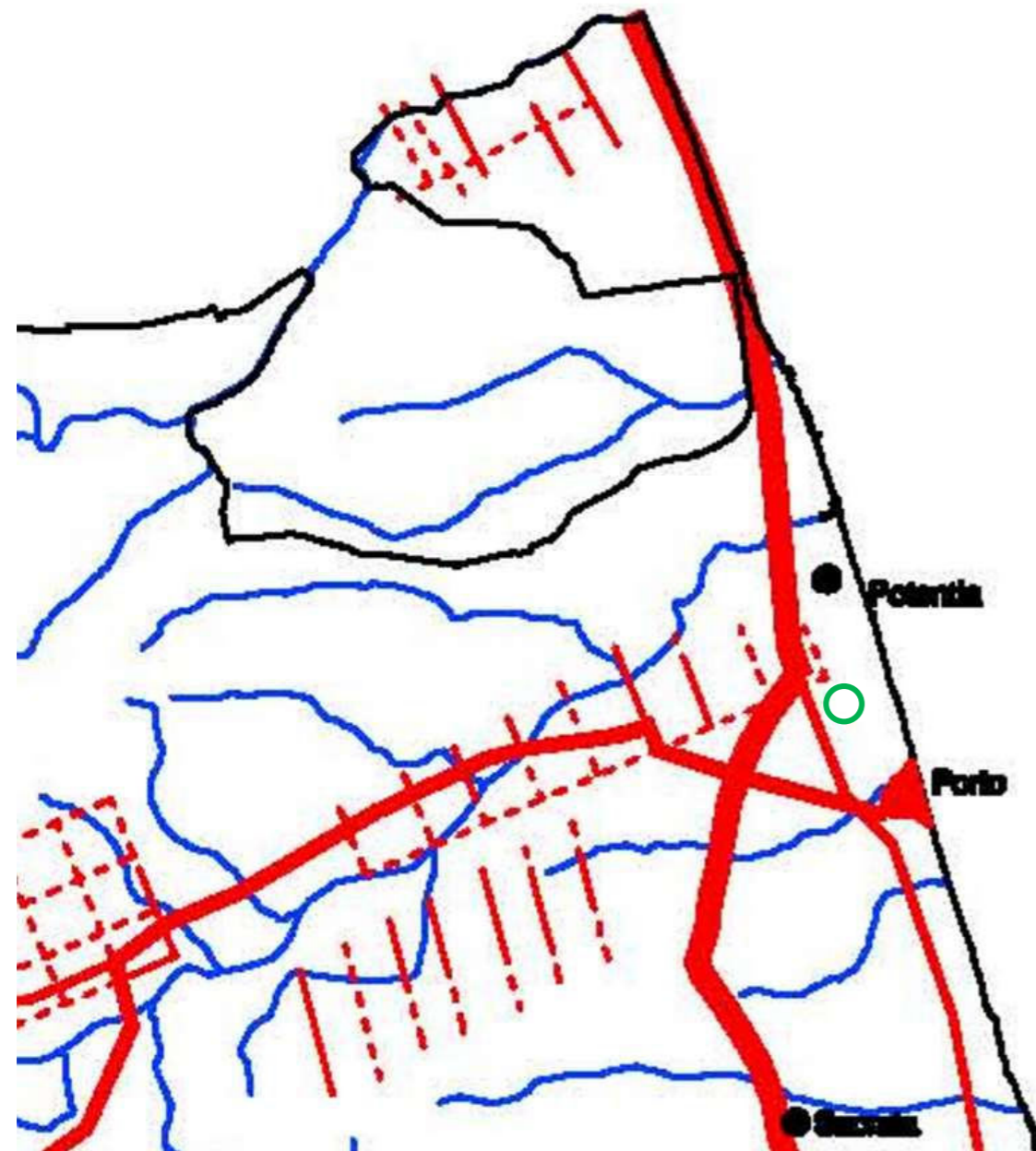


Figura 4-18 - Stralcio Tav ES-11 CARTE SIUT (PTC Macerata)

4.1.4.7 Tavola ES_24 “Carta del rischio idrogeologico”

All’interno della Tavola ES-24 l’area di progetto non ricade in nessuna area con presenza di dissesti o area esondabile.

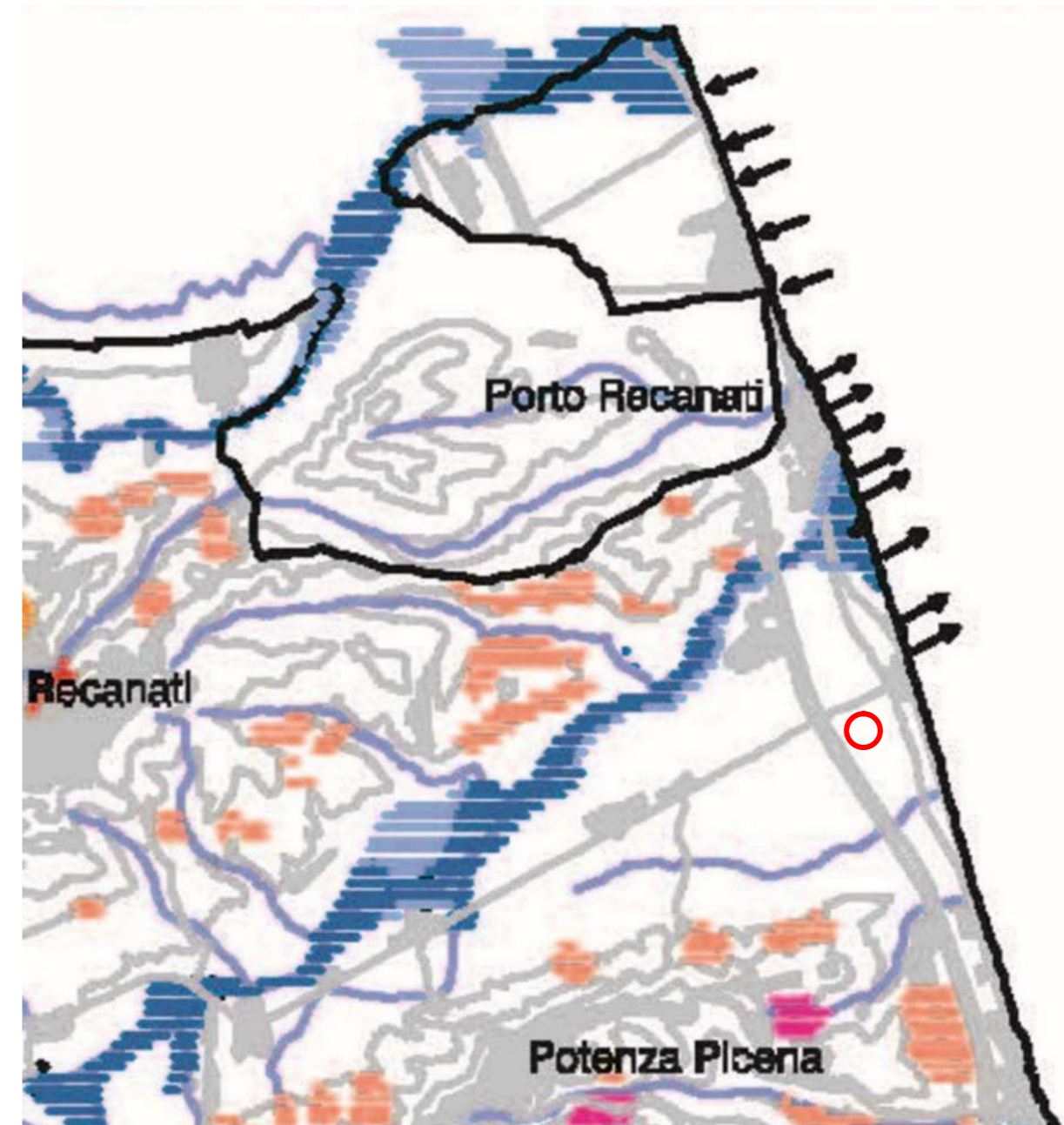


Figura 4-19 - Stralcio Tav ES-24 CARTE SIUT (PTC Macerata)

4.1.5 Siti appartenenti a Rete Natura 2000: SIC-ZPS

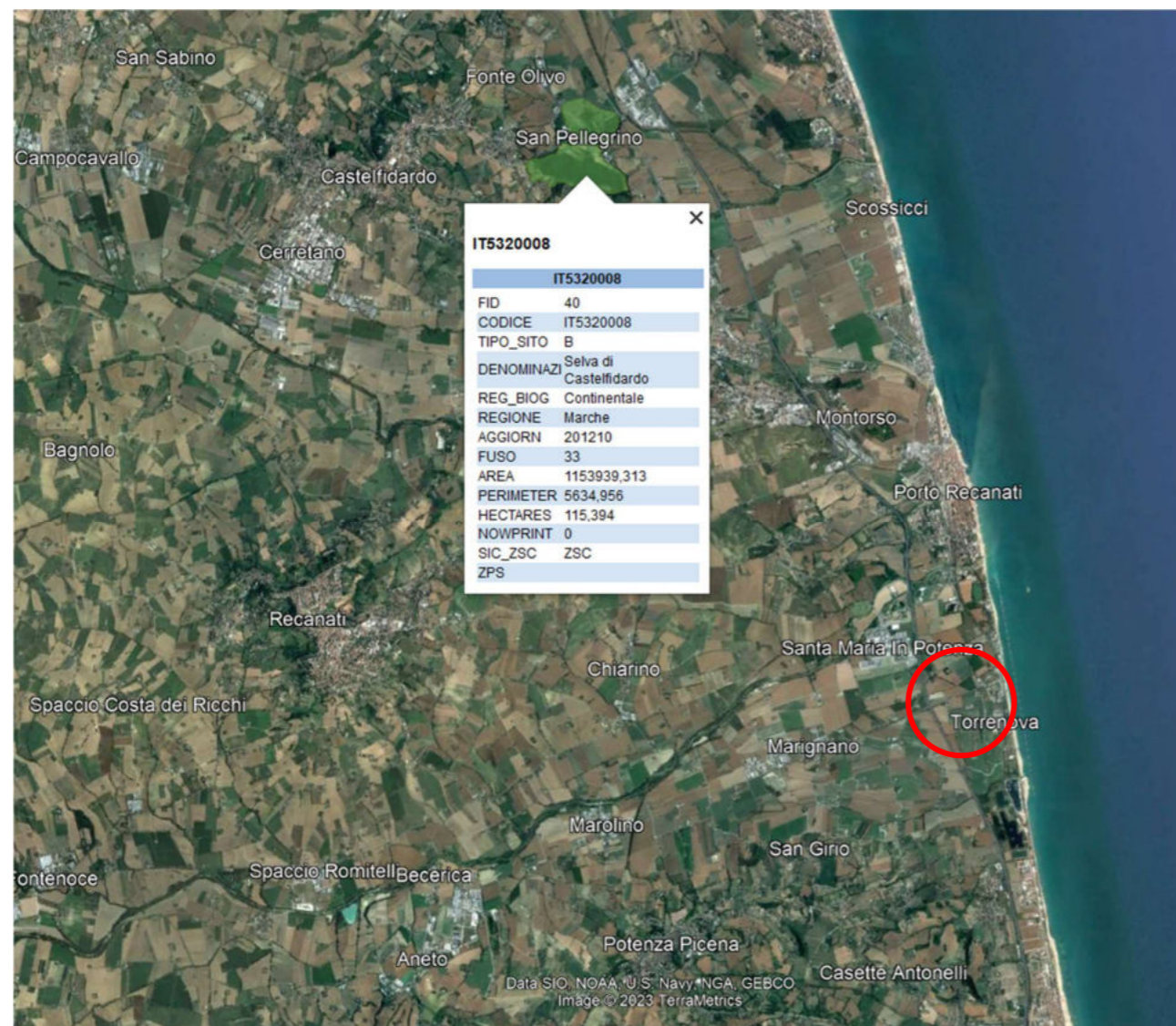


Figura 4-20 – Fonte Regione Marche: individuazione dei siti natura 2000 e area di intervento in rosso

Da una sovrapposizione dell'area di intervento con i siti appartenenti alla Rete Natura 2000 l'intervento risulta essere esterno al sito ZSC IT53200008 più vicino all'area di progetto.

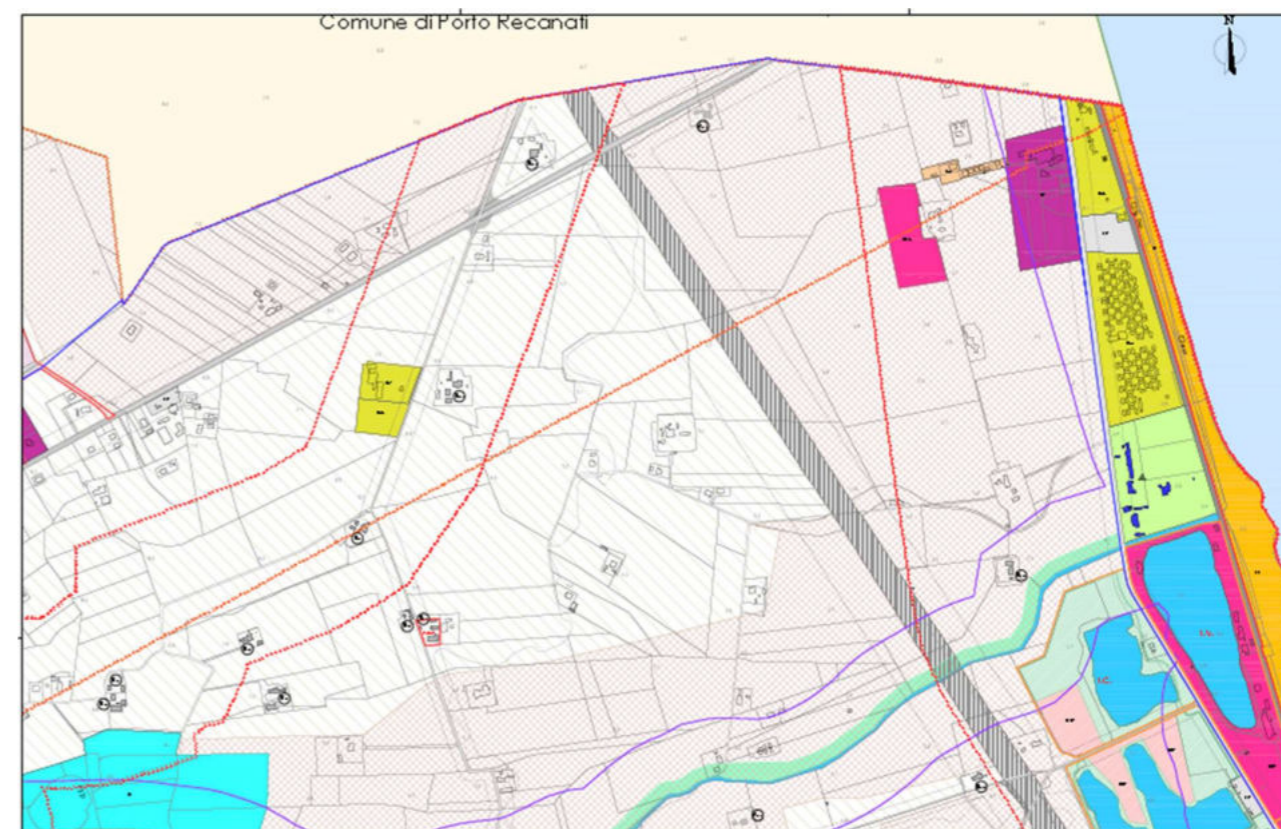
4.1.6 Strumentazione Urbanistica Comunale - Comune di Potenza Picena

Il presente strumento urbanistico definisce il Nuovo Piano Regolatore Generale del Comune di Potenza Picena elaborato ai sensi della Legge n. 1150/42 e successive modificazioni ed integrazioni e alla legge urbanistica regionale n. 34/92 e successive modificazioni ed integrazioni.

Il nuovo P.R.G. si inquadra nell'ambito degli indirizzi e direttive regionali e provinciali dei Piani sovraordinati (P.I.T. – P.P.A.R. – P.A.I. – P.T.C.); disciplina ogni attività comportante trasformazione urbanistica ed edilizia, promuove il miglior utilizzo delle risorse e la riqualificazione del territorio comunale.

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.

Per quanto riguarda l'inquadramento urbanistico, l'area di intervento ricade all'interno della Zona Omogenea "E" - **Zone agricole di salvaguardia** (art. 28 N.T.A.) del P.R.G del Comune di Potenza Picena.



ZONE AGRICOLE - E

	E1 - ZONE AGRICOLE NORMALI	art. 26
	E2 - ZONE AGRICOLE DI INTERESSE PAESISTICO	art. 27
	E3 - ZONE AGRICOLE DI SALVAGUARDIA	art. 28

Figura 4-21 - Stralcio TAV. 03 Zonizzazione Nord-Est – PRG Potenza Picena

Di seguito si riporta lo stralcio delle N.T.A. del P.R.G. relativo all'art. 28.

ART. 28 ZONE AGRICOLE DI SALVAGUARDIA (E3)

- 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.
- 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;
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

- Per le zone limitrofe alle aree cimiteriali valgono le disposizioni di cui all'art. 28 della Legge n° 166 del 01/08/02.
- Per ristrutturazione vincolata si intendono gli interventi della ristrutturazione edilizia eccetto gli interventi non compatibili con le finalità del recupero del patrimonio edilizio esistente, in particolare:
 - Non sono ammessi:
 - trasferimenti/accorpamenti di volumetrie tra edifici ed accessori.
 - modifiche degli elementi portanti costitutivi l'edificio e ubicazione del corpo scala.
 - Le bucatore debbono seguire, per posizionamento e dimensioni, una logica compositiva rispettosa di coerenti proporzioni con le facciate stesse.
 - I solai orizzontali e di copertura preesistenti, in caso di rimozione, dovranno essere ricostituiti nelle tipologie originarie purché congrue dei fabbricati rurali.
 - Per i fabbricati gravemente compromessi sotto il profilo statico è ammessa la demolizione e ricostruzione fatte salve le prescrizioni di cui sopra ai punti 1), 2), 3).

Figura 4-22 - Stralcio NTA PRG – art. 28

4.1.7 Compatibilità con la programmazione paesistico-ambientale

Per quanto riguarda la pianificazione territoriale di larga scala sono stati analizzati il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Macerata e il Piano Paesistico Ambientale Regionale delle Marche.

4.1.7.1 PTC Macerata

L'area di progetto ricade all'interno delle aree identificate come:

- “Varchi marini” (art. 26.1 NTA);
- “Aree coltivate di valle” (art. 31.2 NTA);

I relativi agli artt. 26.1 e 31.2 delle N.T.A. riportano che all'interno del paesaggio agrario “ogni intervento di trasformazione dovrà prevedere opere di minimizzazione e compensazione degli impatti”.

- “Piane alluvionali” (art. 27NTA);

L'area **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”.

- “Varchi costieri - Salvaguardia delle aree libere”, con controllo dell'espansione edilizia;

- “**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;
- “**Rete viaria di collegamento interregionale - Variante alla SS 16** (tratto dei laghetti)”.

Si sottolinea, come già 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.

4.1.7.2 Carte tematiche S.I.U.T.

All'interno della Carta Geologica del S.I.U.T. l'area di progetto ricade nelle aree identificate come: “**Depositi alluvionali terrazzati, fluvio-lacustri e lacustri**”, mentre nella Carta Idrogeologica l'area ricade in: “Terreni a permeabilità variabile: Alluvioni attuali e recenti - alluvioni terrazzate - depositi fluvio-lacustri (Olocene- Pleistocene sup.-med.)”.

All'interno della Tavola del Rischio idrogeologico l'area di progetto **non ricade in nessuna area con presenza di dissesti o area esondabile**.

4.1.7.3 P.P.A.R. Regione Marche

L'area interessata dal progetto del nuovo svincolo ricade nelle aree identificate come:

- “**Vincoli esistenti (L.1497/39)**”;
- “**Aree C di qualità diffuse**” per rilevanza di valori paesistico ambientali;
- “**Aree V - Ambiti annessi alle infrastrutture a maggiore intensità di traffico**” nell'ambito delle aree di alta percettività visiva;

Gli indirizzi di tutela per le **Aree C** prevedono una politica di tutela del territorio in rapporto ai valori e ai caratteri specifici dei beni, promuovendo la conferma dell'assetto attuale o ammettendo trasformazioni compatibili con l'attuale conformazione paesistico-ambientale. Le N.T.A. definiscono gli indirizzi di tutela anche per le **Aree V**, per le quali deve essere attuata una politica di salvaguardia, qualificazione e valorizzazione delle visuali panoramiche percepite dai luoghi di osservazione puntuali o lineari.

Si sottolinea che l'area di progetto **non ricade** in:

- Aree di valore del sottosistema geologico e morfologico;
- Aree di emergenza geologica;
- Aree di valore del sottosistema botanico-vegetazionale;
- Centri storici o paesaggio agrario di interesse storico-ambientale;
- Area vincolate, Luoghi di memoria storica, Aree di particolare interesse archeologico;
- Parchi naturali, parchi storico-culturali, riserve naturali, parchi archeologici

4.1.7.4 Archeologia

L'analisi dei dati storico-archeologici emersi in fase di studio (fig. 1), insieme all'utilizzo combinato di vari strumenti di analisi storica, archeologica e territoriale ha permesso di definire e circoscrivere il potenziale dell'area interessata dalla realizzazione del “Nuovo Svincolo Potenza Picena”, individuando in particolare alcuni settori del territorio caratterizzati da una maggiore probabilità di ritrovamenti antichi:

- la presenza dell'impianto centuriale nell'area in cui verrà realizzata la nuova rotatoria;
- l'abitato romano di Potenza Picena posto a circa 620 metri di distanza;
- la presenza di numerosi dati noti sia da bibliografia che da ricognizioni di superficie, individuati sia nelle zone limitrofe che nelle aree di progetto.

In base a quanto detto, il potenziale archeologico dell'area può essere classificato come Alto: i numerosi rinvenimenti materiali dalla provenienza certa localizzati, insieme all'estensione e alla pluralità di tracce che coprono una vasta area, indicano la presenza nel sottosuolo di contesti archeologici stanti ad indicare un'occupazione dell'area in epoca romana.

4.1.7.5 Vincoli paesaggistici ai sensi del D. Lgs. 42/2004

L'area di progetto ricade all'interno dell'**area vincolata** dichiarata come:

- **AREA DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO** (Art. 136 e 157 d.Lgs. 42/2004 e s.m.i) - “**Area di Notevole Interesse Pubblico** della zona comprendente le località I Cappuccini e Colle Bianco del Comune di Potenza Picena” (D.G.R.M. n. 10221 del 6 gennaio 1983).

Art. 136. Immobili ed aree di notevole interesse pubblico

1. Sono soggetti alle disposizioni di questo Titolo per il loro notevole interesse pubblico: (comma così modificato dall'art. 2 del d.lgs. n. 63 del 2008)

- a) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale, singolarità geologica o memoria storica, ivi compresi gli alberi monumentali;
- b) le ville, i giardini e i parchi, non tutelati dalle disposizioni della Parte seconda del presente codice, che si distinguono per la loro non comune bellezza;
- c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale, inclusi i centri ed i nuclei storici;
- d) le bellezze panoramiche e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.

Art. 157. Notifiche eseguite, elenchi compilati, provvedimenti e atti emessi ai sensi della normativa previgente

1. *Conservano efficacia a tutti gli effetti: (comma così modificato dall'art. 2 del d.lgs. n. 63 del 2008)*

a) *le dichiarazioni di importante interesse pubblico delle bellezze naturali o panoramiche, notificate in base alla legge 11 giugno 1922, n. 778;*

b) *gli elenchi compilati ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497;*

c) *le dichiarazioni di notevole interesse pubblico notificate ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497;*

d) *i provvedimenti di riconoscimento delle zone di interesse archeologico emessi ai sensi dell'articolo 82, quinto comma, del d.P.R. 24 luglio 1977, n. 616, aggiunto dall'articolo 1 del decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312, convertito con modificazioni nella legge 8 agosto 1985, n. 431;*

d-bis) *gli elenchi compilati ovvero integrati ai sensi del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490;*

(lettera introdotta dall'art. 2 del d.lgs. n. 63 del 2008)

e) *le dichiarazioni di notevole interesse pubblico notificate ai sensi del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490;*

f) *i provvedimenti di riconoscimento delle zone di interesse archeologico emessi ai sensi del decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490;*

f-bis) *i provvedimenti emanati ai sensi dell'articolo 1-ter del decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1985, n. 431.*

(lettera introdotta dall'art. 25 del d.lgs. n. 157 del 2006)

2. *Le disposizioni della presente Parte si applicano anche agli immobili ed alle aree in ordine ai quali, alla data di entrata in vigore del presente codice, sia stata formulata la proposta ovvero definita la perimetrazione ai fini della dichiarazione di notevole interesse pubblico o del riconoscimento quali zone di interesse archeologico.*

La delimitazione delle aree vincolate oggetto della dichiarazione di notevole interesse pubblico è normata dall'art. 136 e dall'art. 157 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., quindi il **progetto necessita dell'istanza di Autorizzazione Paesaggistica per essere realizzato.**

5 SCENARIO TERRITORIALE E PAESAGGISTICO DI RIFERIMENTO

5.1 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA DELL'AREA DI INTERVENTO

Per un'analisi dettagliata delle condizioni percettive del territorio interessato dall'intervento in esame, si è ristretta l'indagine ad un intorno paesaggistico più prossimo all'area di progetto, in modo da poterne verificare i limiti di intervisibilità. Nello specifico i punti di osservazione e di rappresentazione fotografica dello stato attuale dell'area di intervento e del contesto paesaggistico, sono stati individuati e ripresi da luoghi di normale accessibilità dai quali è possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio. Si rimanda agli allegati specifici della relazione per il censimento fotografico completo e maggiormente dettagliato con le immagini dell'aprile 2023.



Figura 5-1 – Vista Aerea Foto stato di fatto – direzione Sud-Ovest



Figura 5-2 – Vista Aerea Foto stato di fatto – Direzione Sud-Est



Figura 5-3 – Vista Aerea Foto stato di fatto – Direzione Ovest



Figura 5-4 – Vista Aerea Foto stato di fatto – Direzione Nord



Figura 5-6 – Vista Aerea Foto stato di fatto – Direzione Sud-Est



Figura 5-5 – Vista Aerea Foto stato di fatto – Direzione Ovest



Figura 5-7 – Vista Aerea Foto stato di fatto – Direzione Ovest



Figura 5-8 – Vista Foto stato di fatto – Direzione Nord



Figura 5-10 – Vista Foto stato di fatto - Direzione Est

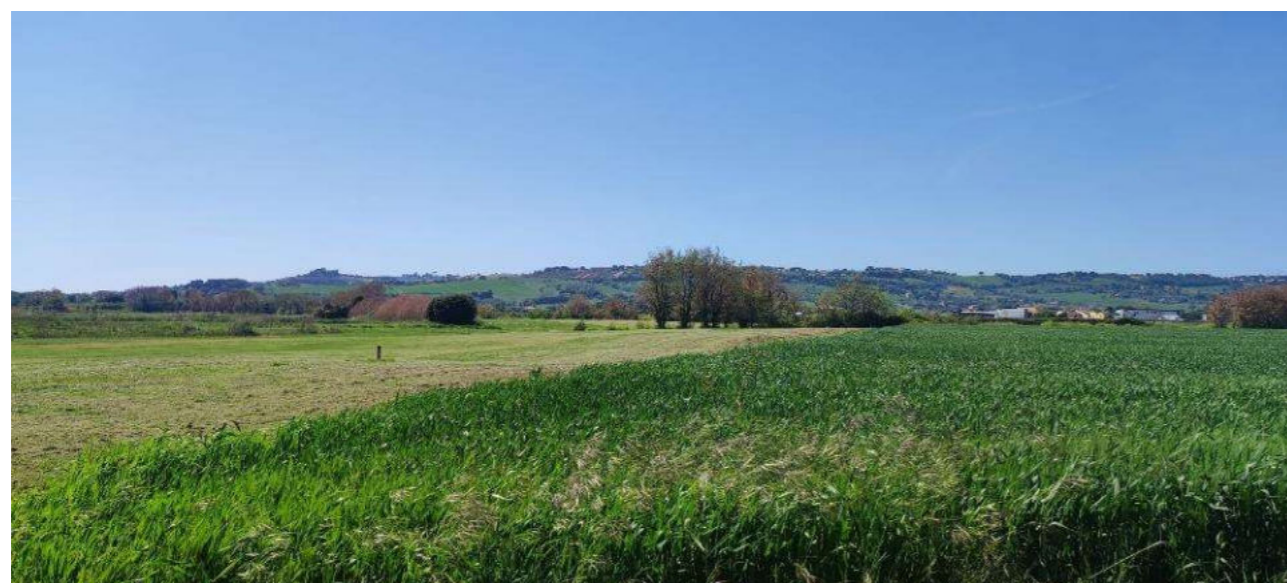


Figura 5-9 – Vista Foto stato di fatto – Direzione Ovest



Figura 5-11 – Vista Foto stato di fatto – Direzione Nord-Est



Figura 5-12 – Vista Foto stato di fatto – Direzione Nord



Figura 5-14 – Vista Foto stato di fatto – Direzione Nord



Figura 5-13 – Vista Foto stato di fatto - da cavalcavia Strada Provinciale Helvia Recina verso Sud



Figura 5-15 – Vista Foto stato di fatto – Direzione Nord



Figura 5-16 – Vista Foto stato di fatto - da Strada Provinciale Helvia Recina verso Sud



Figura 5-18 – Vista Foto stato di fatto - da Strada Provinciale Helvia Recina verso Est



Figura 5-17 – Vista Foto stato di fatto - da Strada Provinciale Helvia Recina verso Sud-Est



Figura 5-19 – Vista Foto stato di fatto - da Strada Provinciale Helvia Recina verso Est

6 L'INFRASTRUTTURA DI PROGETTO

6.1 CRITERI PROGETTUALI

Il progetto è stato sviluppato coerentemente con quanto previsto dal DM n. 67/S del 22.04.2004 di modifica delle "Norme geometriche e funzionali per la costruzione delle strade", prendendo a riferimento i criteri progettuali contenuti nel DM del 5.11.2001, prot. 6792, non cogente per l'intervento in oggetto, in quanto trattasi di adeguamento di infrastruttura esistente.

La normativa di riferimento utilizzata per il dimensionamento delle intersezioni è rappresentata dalle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" (D.M. 19.04.2006), che assume valore di cogenza per le nuove intersezioni.

Nella definizione delle soluzioni progettuali particolare attenzione è stata rivolta a non modificare l'impostazione generale della Norma, cercando di conservare quelle disposizioni che possono avere implicazioni dirette sulla sicurezza stradale (recependo quindi il principio ispiratore del "Nuovo codice della Strada" – contenuto nell' Art. 1 – secondo il quale "Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di una razionale gestione della mobilità, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico").

In questa prospettiva, le scelte progettuali sono state ponderate sulla base di condizioni specifiche, quali il livello di urbanizzazione circostante, la sussistenza di problematiche geotecniche e strutturali, le eventuali ripercussioni di una modifica puntuale su porzioni estese di tracciato, l'esistenza di opere già predisposte o comunque compatibili con l'intervento in progetto.

6.2 CANTIERIZZAZIONE

Per la cantierizzazione si faccia riferimento allo specifico elaborato di progetto che prevede di collocare l'area del campo base e del cantiere operativo all'interno dell'area esazione pedaggi di progetto, individuando anche i percorsi della viabilità da realizzare, il pacchetto di pavimentazione del cantiere operativo e i relativi apprestamenti (cfr. T0979-0000-FT-CN-ACN-00000-00000-D-CNT-0211-00).

Per l'idraulica di cantiere si faccia riferimento all'elaborato T0979-0000-FT-CN-ACN-00000-00000-D-IDR-0900-00.

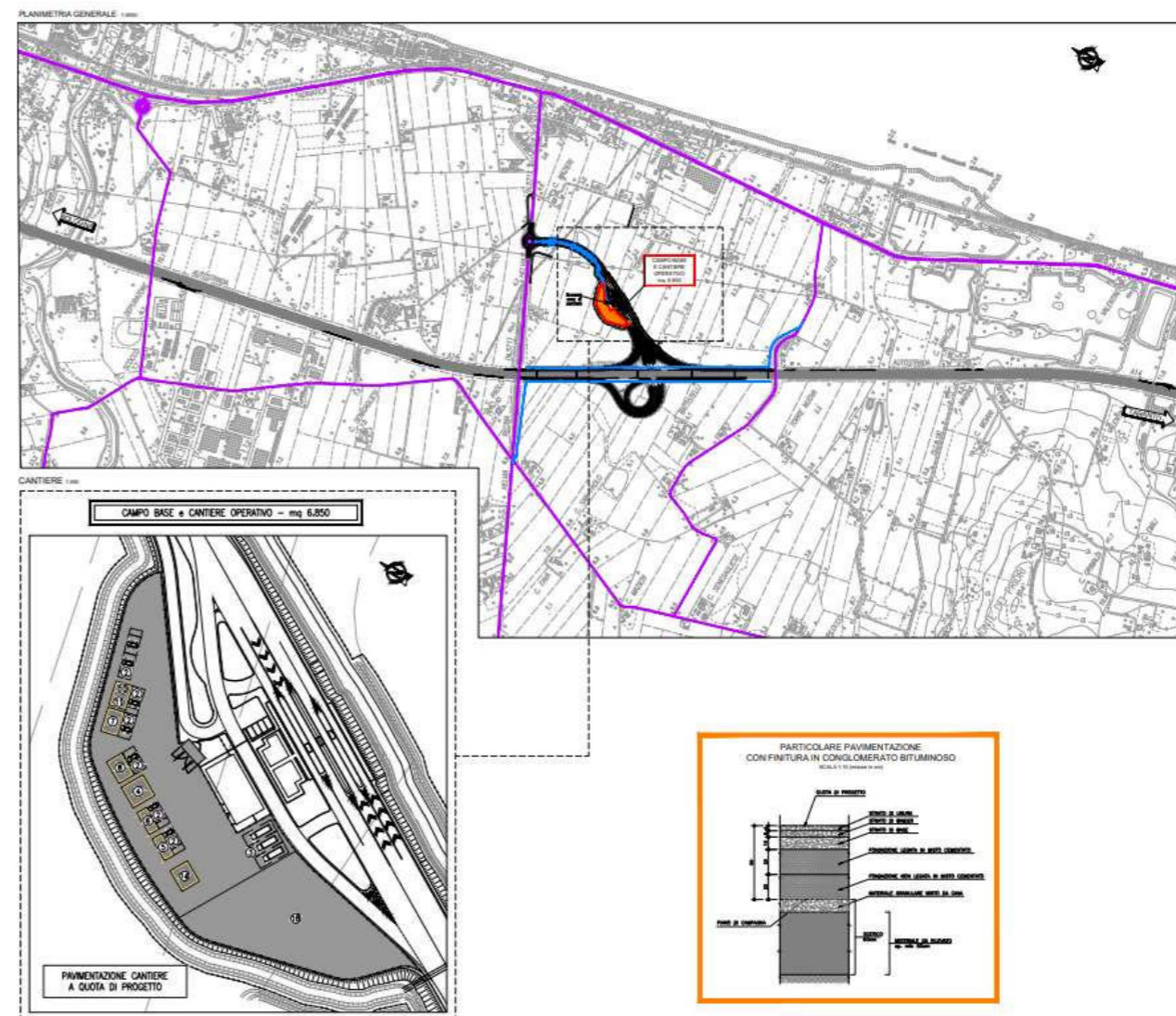


Figura 6-1 Cantierizzazione

6.3 INTERVENTI SULL'ASSE AUTOSTRADALE

Per la realizzazione del Nuovo svincolo di Potenza Picena si rendono necessari i seguenti interventi sull'asse autostradale:

- 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 n carreggiata nord;

- 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 (portali a messaggio variabile).

Nella figura seguente è riportata la sezione autostradale in corrispondenza delle corsie specializzate di immissione e diversione. Le corsie specializzate prevedono una corsia da 3.75 m con una banchina esterna da 2.50 m.

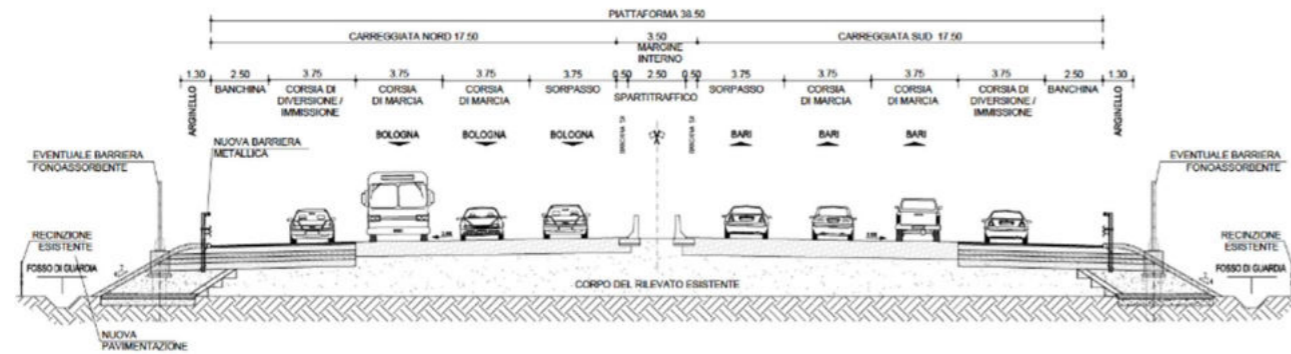


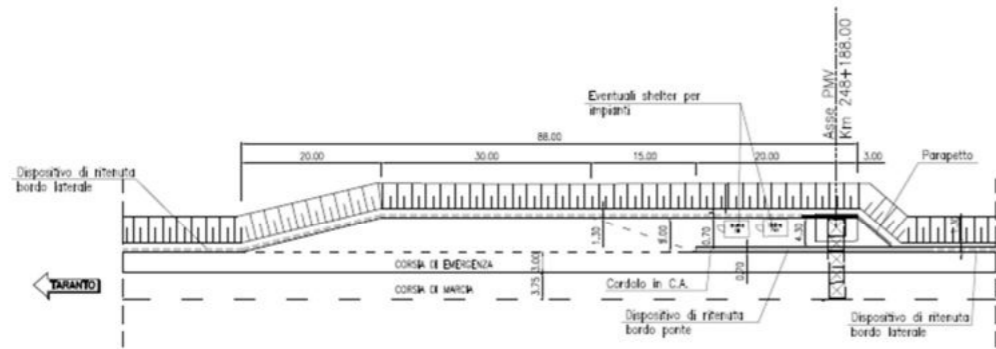
Figura 6-2 Sezione tipo autostradale con ampliamento per corsie specializzate

Verranno realizzate due piazzole di sosta e di servizio con PMV. La prima in corrispondenza della progr. Km 248+188.88 direzione Taranto, la seconda, in direzione Bologna km 252+179.00. Si rimanda all'elaborato di progetto per ulteriori specifiche T0979-000-FT-AU-OPC-IP000-00000-D-STD-0200-00.



Figura 6-3 Planimetria PMV direzione Taranto

SEZIONE TIPOLOGICA
 PIAZZOLA DI SOSTA E DI SERVIZIO CON PMV scala 1:500



SEZIONE TRASVERSALE Km 248+188.00
 scala 1:100

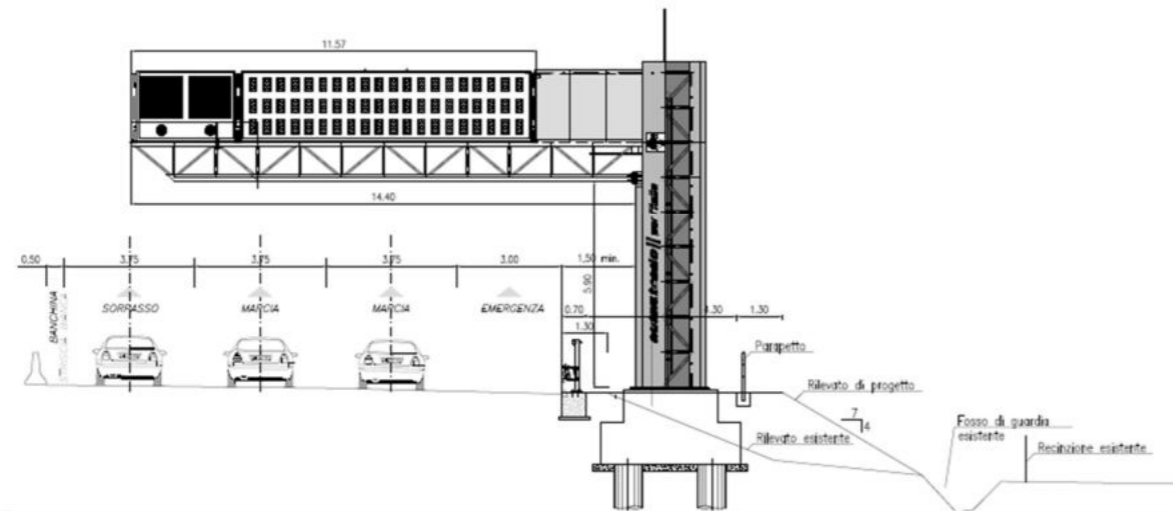


Figura 6-4 Sezione trasversale e tipologica PMV direzione Taranto

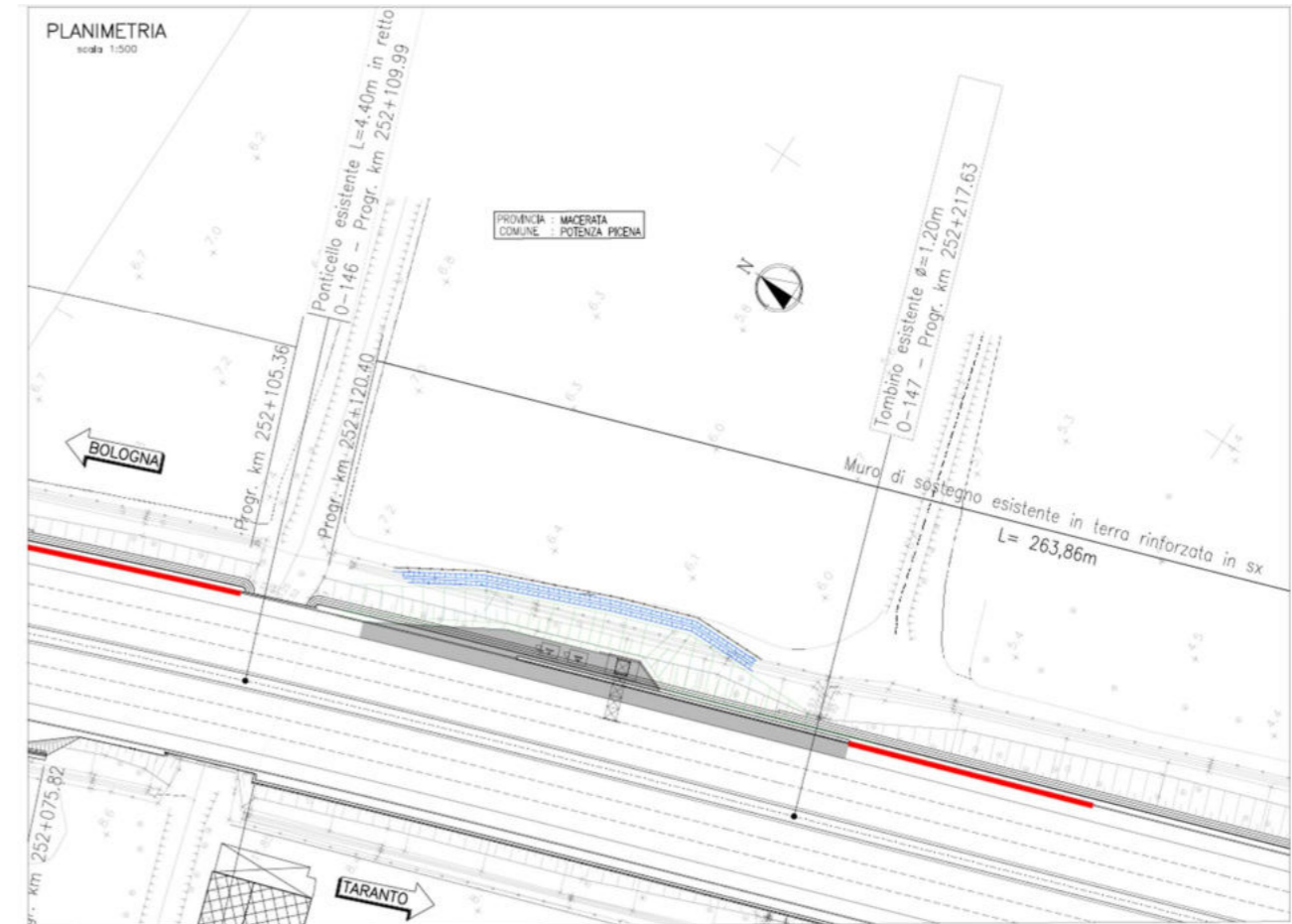
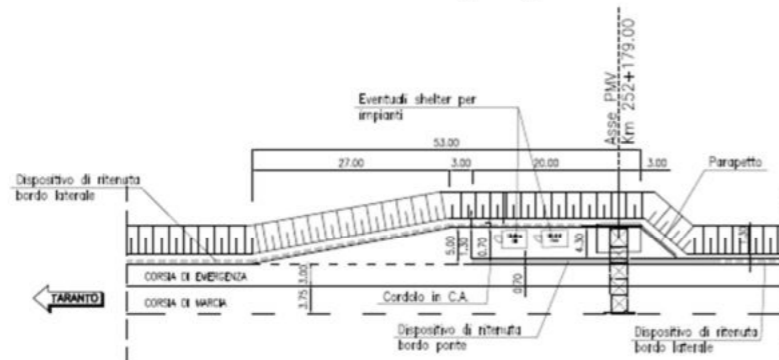


Figura 6-5 Planimetria PMV direzione Bologna

SEZIONE TIPOLOGICA
 PIAZZOLA DI SERVIZIO (PMV) scala 1:500



SEZIONE TRASVERSALE Km 252+179.00
 scala 1:100

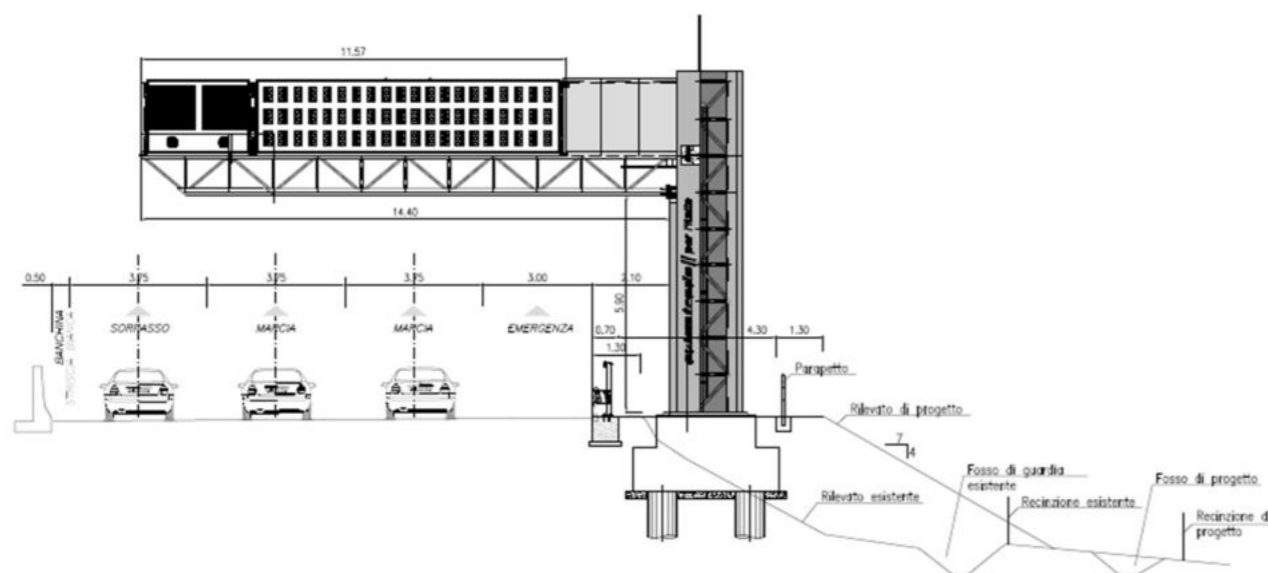
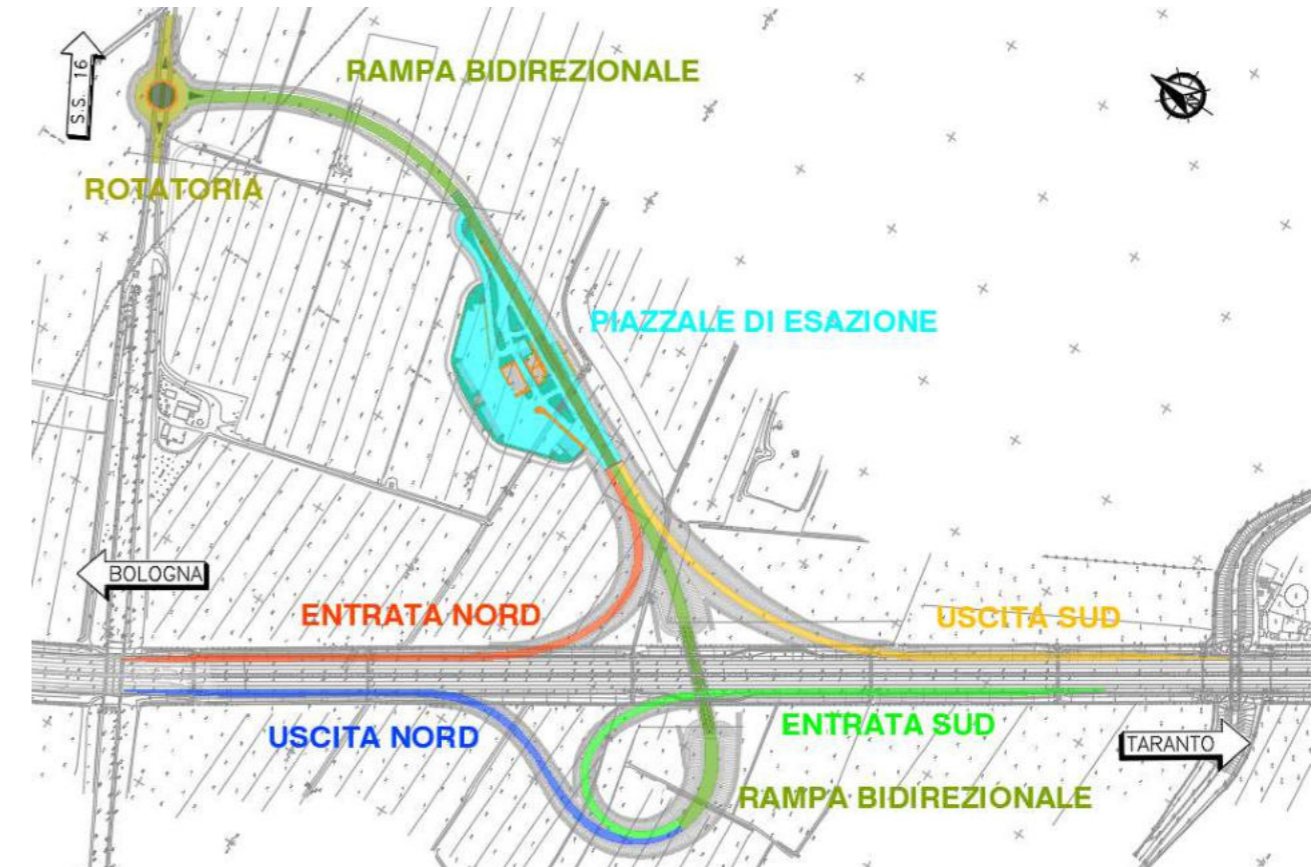


Figura 6-6 Sezione trasversale e tipologica PMV direzione Bologna

6.4 NUOVO SVINCOLO DI POTENZA PICENA

Per il nuovo svincolo si è adottata una tipologia di intersezione a “Trombetta” prevedendo la realizzazione di nuove rampe monodirezionali ed una Rampa Principale bidirezionale per il collegamento con la SP 576 Helvia Recina. L’innesto tra il nuovo svincolo e la viabilità esterna avverrà tramite una nuova intersezione a rotatoria.

il layout di progetto prevede il piazzale di esazione collocato a nord-est dell’asse Autostradale al quale si collegano le quattro rampe per gestire tutti i flussi di traffico delle relazioni da servire.



L’ingresso in carreggiata nord (direzione Bologna) avviene tramite una rampa monodirezionale diretta che a partire dal piazzale si collega alla carreggiata esistente; l’uscita da nord avviene invece con una rampa semi-diretta che si stacca dalla carreggiata e va a congiungersi alla rampa bidirezionale

Per i collegamenti da e per Bari è prevista un’uscita con una rampa monodirezionale diretta e in ingresso una rampa indiretta che si stacca dalla bidirezionale fino al congiungimento con la carreggiata sud (direzione Bari). L’attraversamento dell’autostrada esistente avviene attraverso la realizzazione di un nuovo cavalcavia.

La sezione trasversale delle rampe monodirezionali prevede una corsia da 4,00m, una banchina in sinistra da 1,00m e in destra da 1,50m. Nel caso di rampa bidirezionale a due corsie queste sono previste da 3,75 m affiancate da banchine in destra e in sinistra da 1,50m. Le maggiori dimensioni, rispetto ai valori minimi di norma, assicurano la circolazione anche in caso di parzializzazione della piattaforma durante le operazioni di manutenzione ordinaria o straordinaria.

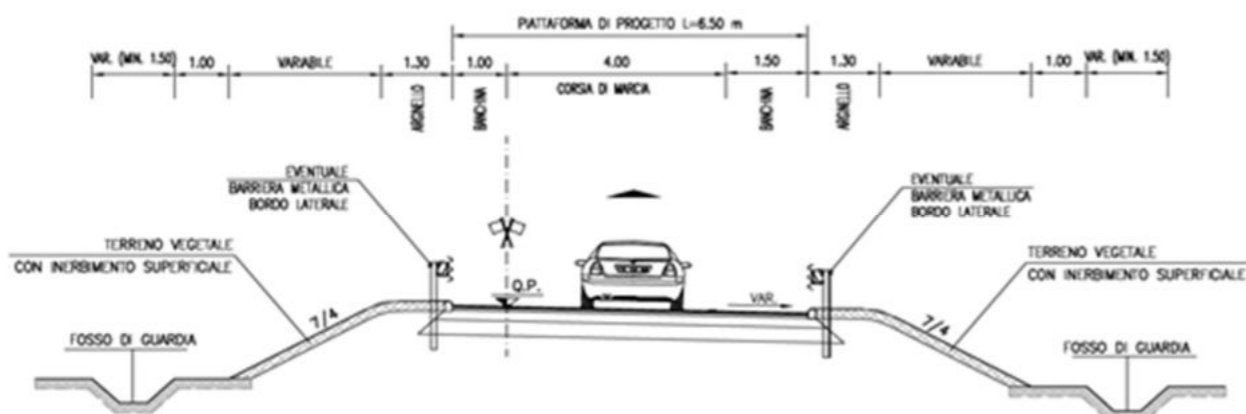


Figura 6-7 Sezione tipo rampa di svincolo monodirezionale

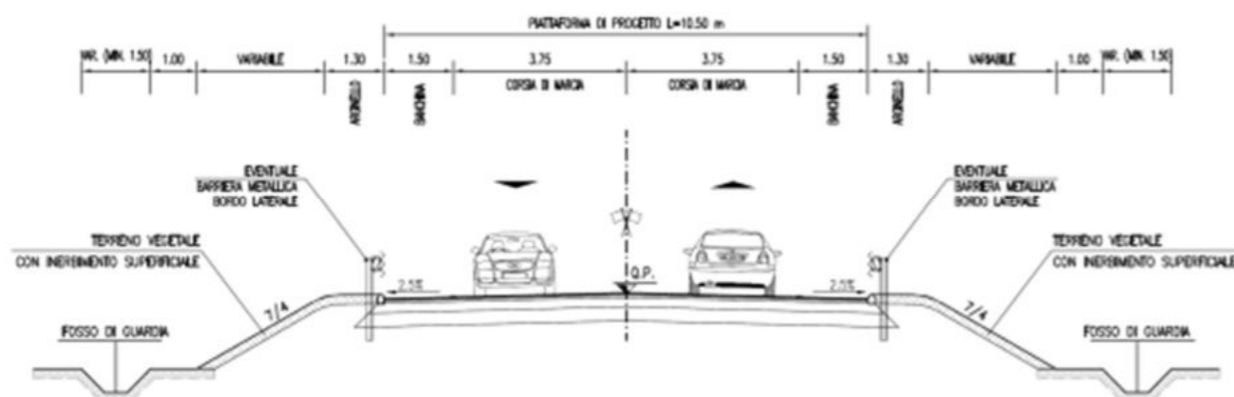


Figura 6-8 Sezione tipo rampa di svincolo bidirezionale

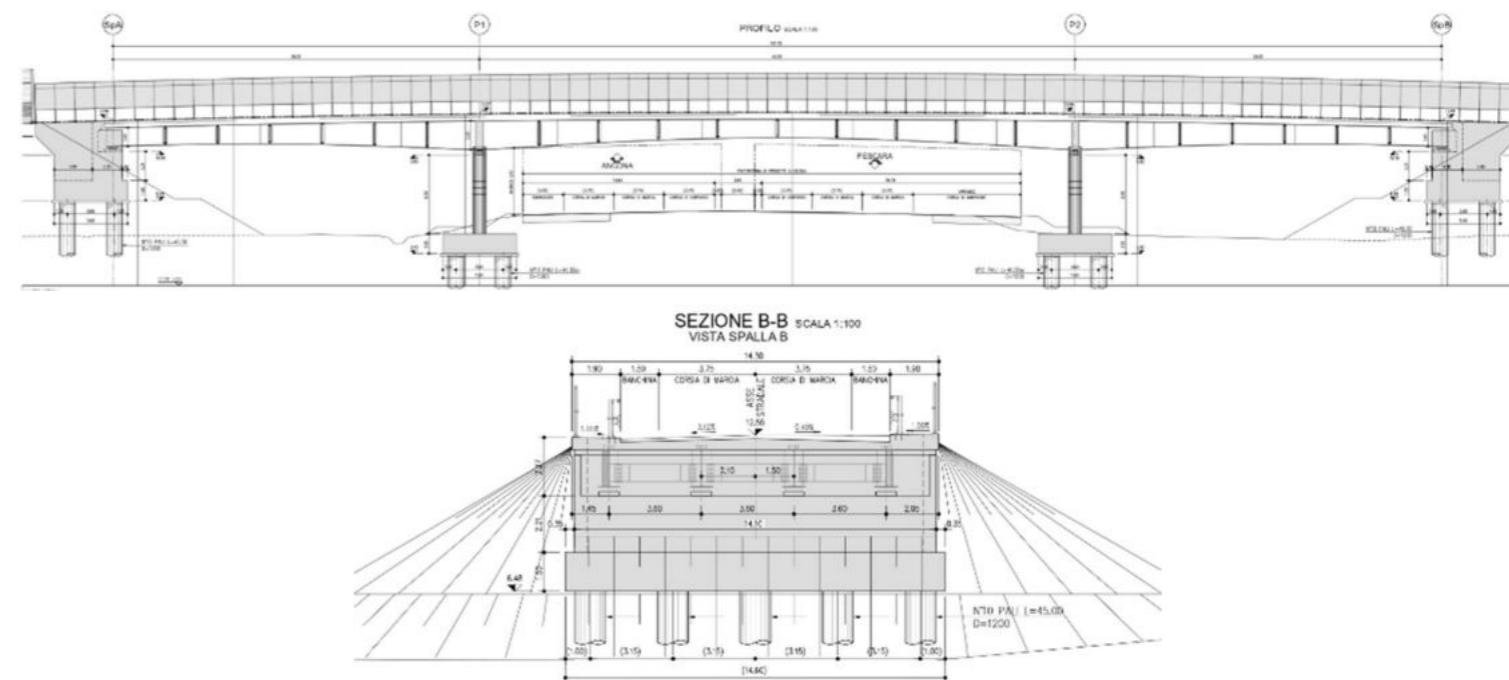
6.5 OPERE D'ARTE MAGGIORI

6.5.1 Cavalcavia di Svincolo

L'asse bidirezionale scavalca l'autostrada con un cavalcavia posto in diagonale rispetto all'asse dell'A14. Tale scelta scaturisce dalla necessità di far rientrare lo sviluppo delle corsie di accelerazione/decelerazione, tra i cavalcavia esistenti e al contempo minimizzare le occupazioni dell'area del campo da Golf esistente posta ad est dell'autostrada.

L'orientamento del cavalcavia presenta un'inclinazione di 13° rispetto all'asse trasversale dell'autostrada sottostante. Gli assi pile e spalle, invece, sono disposti parallelamente all'asse autostradale sottostante.

L'opera consta di un cavalcavia a 3 campate, rispettivamente di luci 28.00 + 45.50 + 28.00, per un totale di 101.5 m, realizzato con schema statico a trave continua, in composizione acciaio calcestruzzo. Lo schema dell'impalcato, che presenta una larghezza complessiva pari a 14.30 m, è costituito da una struttura portante metallica



6.6 CASELLO DI POTENZA PICENA

Il piazzale di esazione del Nuovo casello di Potenza Picena si sviluppa su una superficie di circa 6.500 mq. In esso è contenuto un unico fabbricato nel quale sono presenti gli impianti necessari all'esercizio del Casello.

In particolare le opere relative alla realizzazione del nuovo piazzale di stazione prevedono i seguenti interventi:

- realizzazione di isole e corsie sul nuovo piazzale;
- realizzazione della pensilina di stazione;
- realizzazione del fabbricato di stazione ed impianti;
- realizzazione di tutti i cavidotti e reti di servizio necessari per l'esercizio della stazione;
- realizzazione degli impianti complementari quali illuminazione, sicurezza e segnaletica.
- realizzazione parcheggio coperto per manutentori

L'intervento riguarda dunque, la realizzazione di un nuovo piazzale di esazione che in asse stazione avrà una larghezza pavimentata di 19,15 m.

La configurazione delle piste del casello a totale automazione sarà formata da 4 varchi di cui 2 entrate e 2 uscite.

Il layout del piazzale è stato studiato assegnando un adeguato tratto rettilineo in prosecuzione delle piste di pedaggio e raccordandosi quindi al nuovo svincolo con ampio raggio di

curvatura. Lo sviluppo dell'intero intervento è frutto dell'ottimizzazione di opposte necessità: da un lato quelle di facilità e comodità di approccio ed allontanamento dall'area di esazione, dall'altro quello di minimizzare la deframmentazione dei suoli, e limitare l'interferenza con il vicino campo da golf.

Il nuovo piazzale di esazione sarà formato da 4 varchi di larghezza pari a 3,10 m, e tre isole di larghezza pari a 2,25 m. Infine, saranno realizzati due marciapiedi, uno sul lato uscite ed uno sul lato entrate di larghezza pari a 2,10 m.

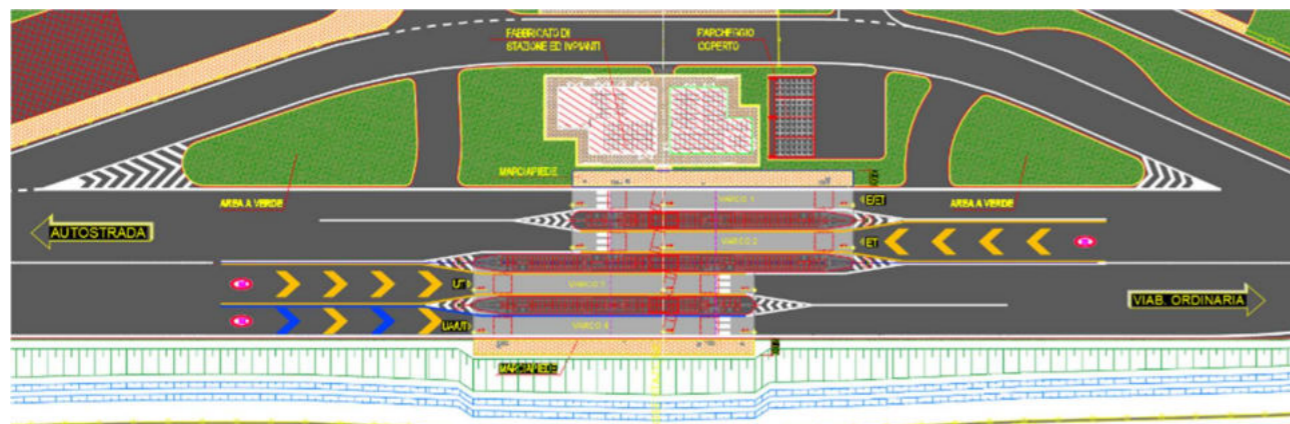
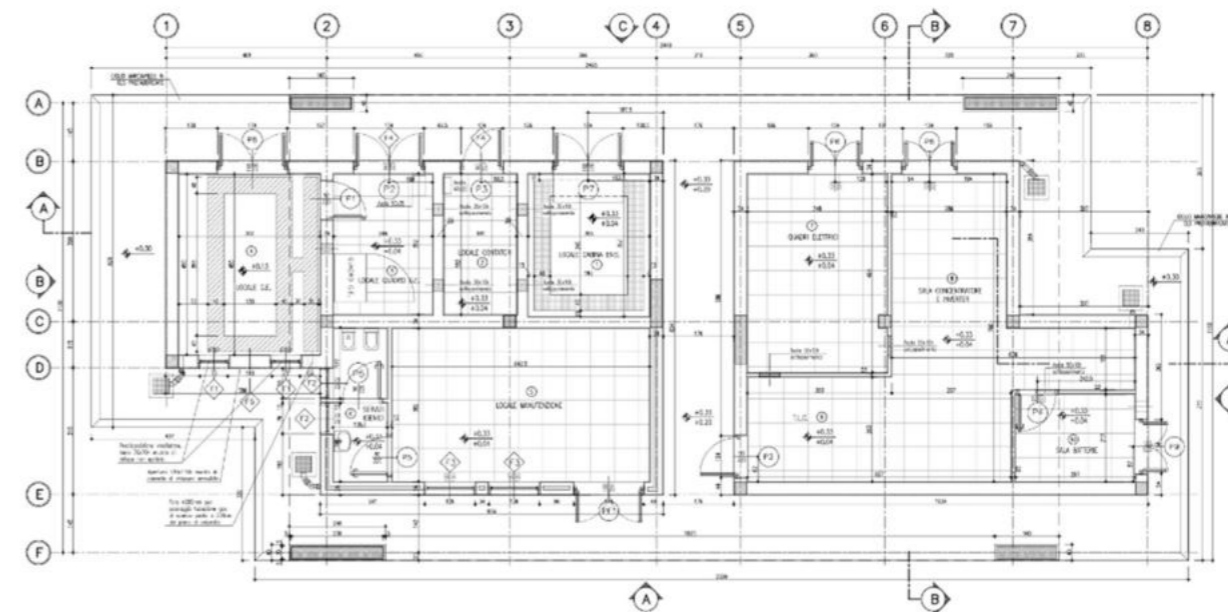


Figura 6-9 Piazzale di esazione Potenza Picena



6.6.1 Fabbricato di stazione e impianti

Il fabbricato di stazione ed impianti verrà ubicato sul lato entrate ed è composto da un unico corpo di fabbrica al cui interno sono presenti due moduli. Il modulo manutentori ed il modulo impianti. Dal punto di vista strutturale i due moduli costituiscono un'unica entità.

Il fabbricato ha forma rettangolare con dimensioni massime di ingombro in pianta di 11.60 m x 24.60 m. All'interno sono stati ricavati i locali necessari al fabbisogno del funzionamento della stazione.

Il modulo manutentori ha una superficie di circa 83,5 mq complessivi ed è costituito da un locale manutentori e dai servizi igienici per il personale; inoltre, all'interno dello stesso modulo si trova anche un'area di circa 56,0 mq destinata alla cabina elettrica con ingresso indipendente.

Il modulo impianti si compone di una serie di ambienti contigui, tutti con accesso diretto dall'esterno, quali: locale quadri elettrici, locale concentratore e inverter, locale batterie e locale TLC Autostrade per una superficie complessiva di circa 74,0 mq.

La superficie destinata alla cabina elettrica è suddivisa in 4 locali in cui trovano posto il locale ENEL, il locale contatori, il locale quadro G.E. il locale gruppo elettrogeno.

La serie di ambienti contigui, hanno tutti necessariamente accesso diretto dall'esterno.

A completamento del fabbricato vi è un portico posto in posizione centrale con la duplice funzione di permettere il transito dei manutentori dalla parte anteriore a quella posteriore del fabbricato e viceversa e di creare una zona coperta e protetta tra i due moduli.

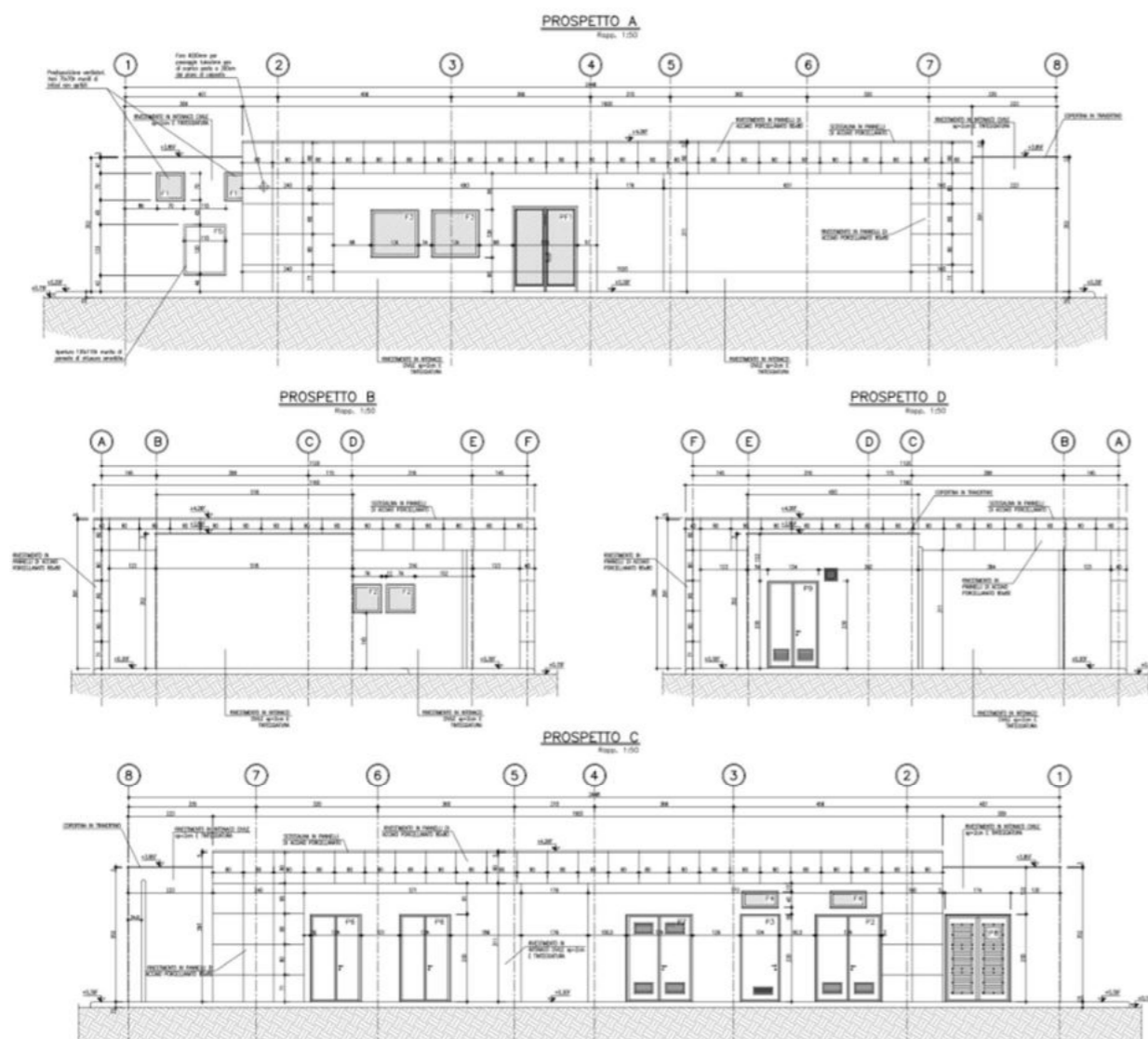


Figura 6-10 Fabbricato di stazione ed impianti - Pianta e Prospetti

6.6.2 Pensilina di stazione

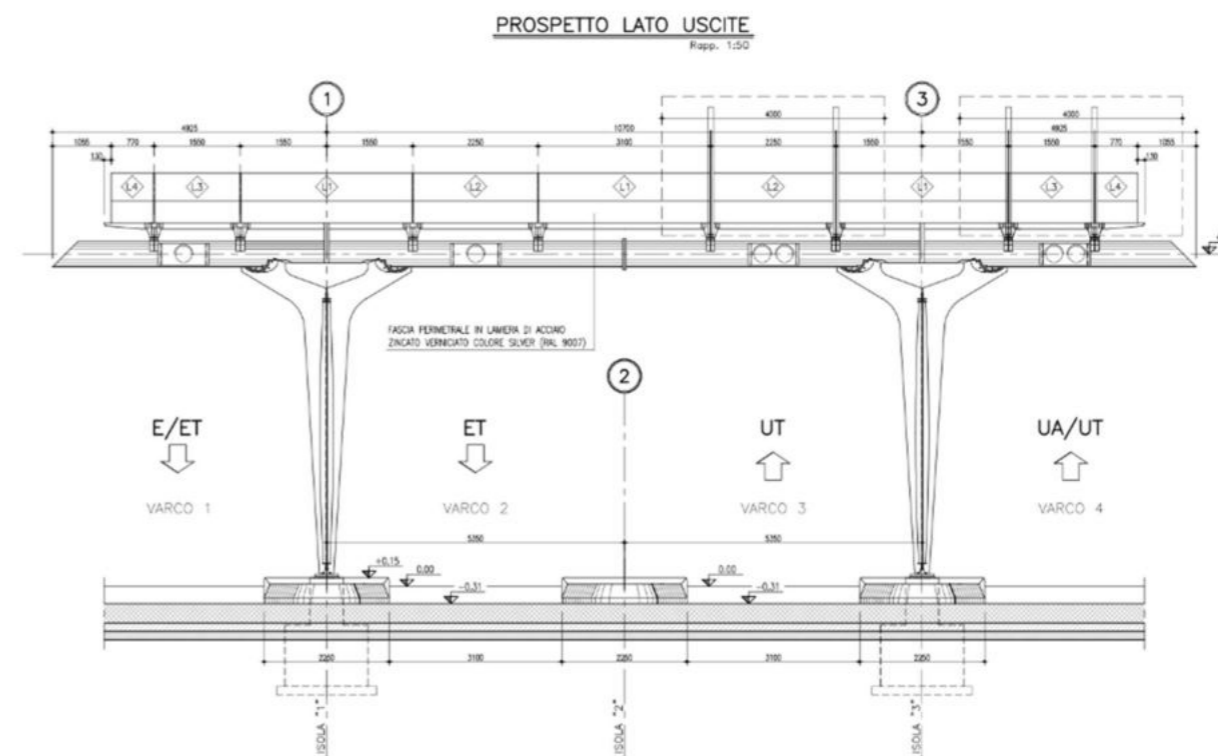
A copertura dell'area di esazione è stata prevista la posa in opera di una pensilina di stazione con struttura portante in acciaio zincato e verniciato nelle colorazioni Autostrade per l'Italia. Tale pensilina è costituita da tre portali principali posti a sostegno di una struttura secondaria anch'essa in acciaio che costituisce la copertura dell'area di esazione.

Le dimensioni in pianta della pensilina sono pari 15,60x18,44 m per un'altezza complessiva al colmo di 7.28 m.

I due portali sono posti ad interasse di 10.70 m e saranno realizzati con larghi piatti di spessore pari a 15 mm sagomati e saldati tra loro in modo da produrre una sezione triangolare cava di sezione crescente dal piede verso la testa dei piedritti e inclinata di circa

20° rispetto alla verticale. L'altezza di tali portali è di 6.60 m in asse alle due travi tubolari cave di bordo Ø457.2 .

La copertura è in pannelli sandwich autoportanti grecati mentre all'intradosso verrà disposto un controsoffitto in doghe in legno di abete al cui intorno trovano sede le plafoniere a Led per l'illuminazione dell'area di esazione. La pensilina ha anche la funzione di supporto delle attrezzature di segnalamento e di indicazione, costituite da semafori e pannelli segnaletici.



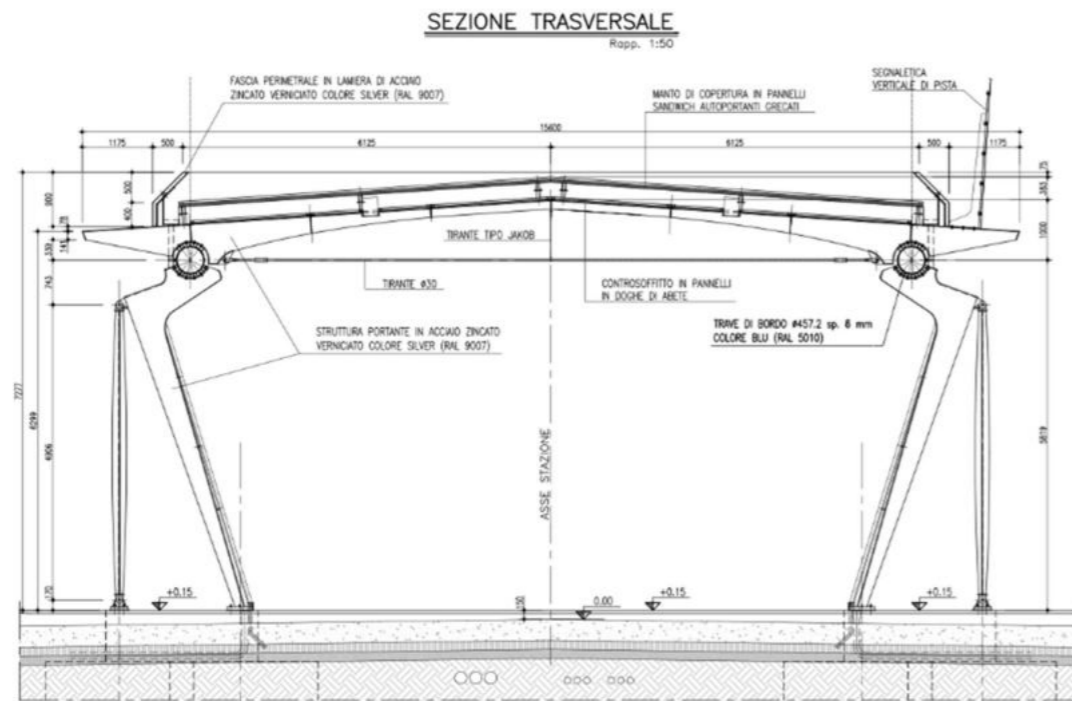


Figura 6-11 Pensilina di stazione – Prospetto e sezione

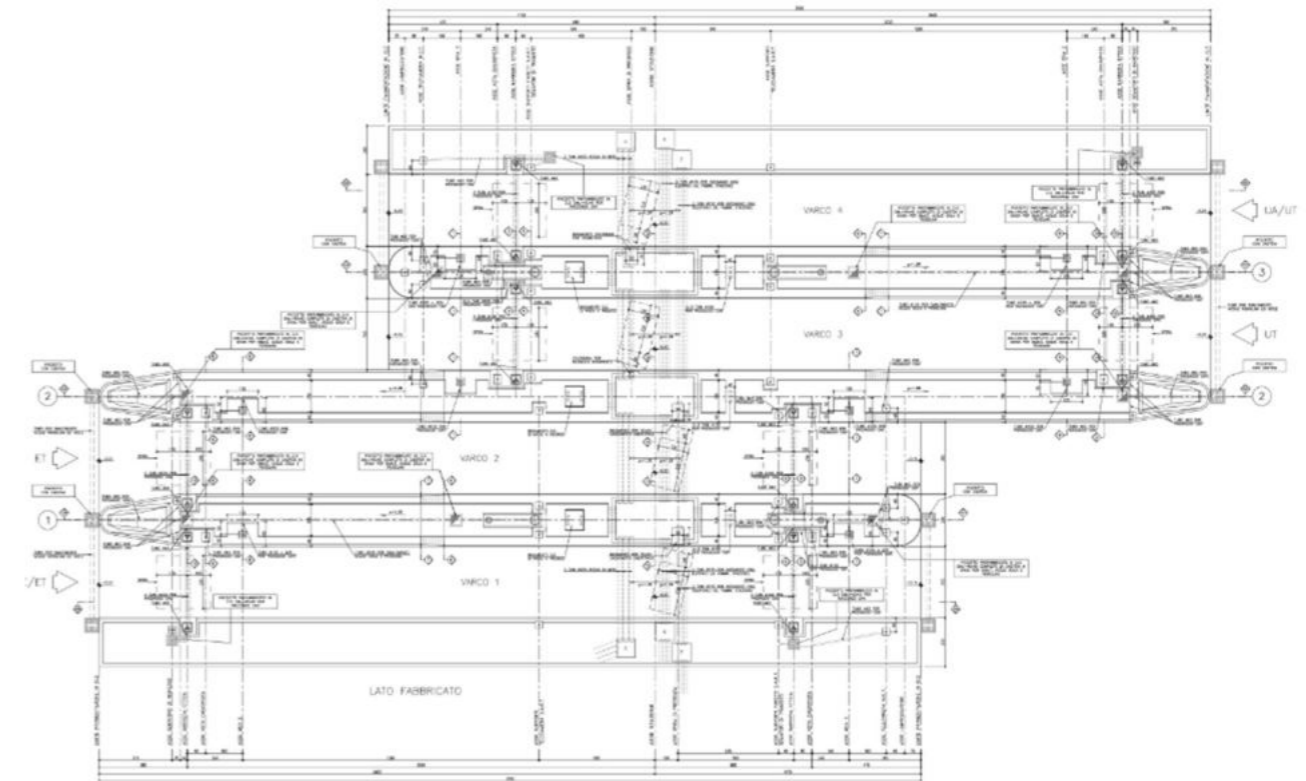


Figura 6-12 Isole e corsie - Pianta generale

6.6.3 Isole di stazione e corsie

Nell'ambito dell'area di esazione, dovranno essere realizzate delle isole costituite da una serie di opere civili in c.a. con funzione di connessione tra i vari sistemi impiantistici, necessari per il funzionamento del sistema di esazione stesso. Sulle isole, infatti trovano sede i sistemi per il pedaggiamento dell'autostrada.

Le isole in c.a. saranno dotate di coperture in lamiera striata zincata e verniciata poste a chiusura del canale centrale adibito al passaggio cavi.

Sulle isole si trovano anche i bumpers contenenti delle carenature per i lampeggiatori. Tali carenature sono composte da telaio e controtelaio in lamiera di acciaio inossidabile AISI 304, schermi stratificati laterali in metacrilato, schermo frontale trasparente in policarbonato di colore arancio.

La funzione principale dei bumpers è quella di garantire la guida ottica del veicolo all'interno della corsia e di preservare le attrezzature da un eventuale svio di veicoli.

6.7 POSTO NEVE

Annesso alla stazione di pedaggio sul lato nord è prevista la realizzazione di un "Posto Neve" a servizio della tratta Loreto-Civitanova Marche. Il piazzale del "posto neve" è stato organizzato in modo funzionale alla movimentazione dei mezzi operativi durante le operazioni "invernali" prevedendo quindi la realizzazione di

- Fabbricato alloggi e officina;
- Deposito sale;
- Silos cloruri;
- Parcheggi autovetture (coperti);
- Stalli per lame e mezzi operativi;



Figura 6-13 Stazione di pedaggio - Pianta generale

6.7.1 Fabbricato Posto neve

Il fabbricato adibito a “Posto Neve” presenta in pianta una forma rettangolare, con dimensioni d’ingombro 25.50x12.20 m, si sviluppa su due livelli a +0.33 m e a 3.39 m dal p.c. collegati mediante un corpo scala realizzato con soletta rampante in calcestruzzo armato. L’edificio ha una copertura a falda unica con altezza massima di 7.30 m dal p.c.

L’altezza netta interna degli ambienti risulta essere pari a 2.80 m, mentre i due destinati all’Officina ed al Magazzino risulteranno avere un’altezza doppia fino al solaio di copertura.

Al piano terra trovano posto, oltre all’ingresso, 3 camere da letto, un locale pausa, 1 cucina e servizi uomini e donne. Inoltre con accesso indipendente c’è il locale officina/autorimessa con locale tecnico e magazzino. Il piano primo è composto da 3 camere da letto e servizi uomini e donne.

Tutt’intorno l’edificio presenta un marciapiede in piastrelle di cemento largo 1.50 m ed alto 15 cm, che si interrompe in corrispondenza delle due rampe per l’accesso all’Officina ed al Magazzino. La tamponatura esterna è costituita da una muratura a doppia fodera spessa al finito 45.0 cm.

La struttura è costituita da travi e pilastri in c.a. gettati in opera. La fondazione di tipo ‘diretta’ è costituita da un reticolo di travi; quelle perimetrali hanno la forma a T rovescia e dimensioni 45x80h. L’allineamento disposto secondo il lato maggiore è anch’esso costituito da travi con forma a ⊥ e dimensioni 30x80h, mentre l’allineamento ad esso ortogonale è realizzato mediante travi a ⊥ 30x80h. I campi tra una trave e l’altra sono riempiti con una platea di fondazione in c.a. dello spessore di 20 cm. Ai fini delle verifiche strutturali saranno trascurati gli effetti della platea di fondazione presente, a favore di sicurezza.

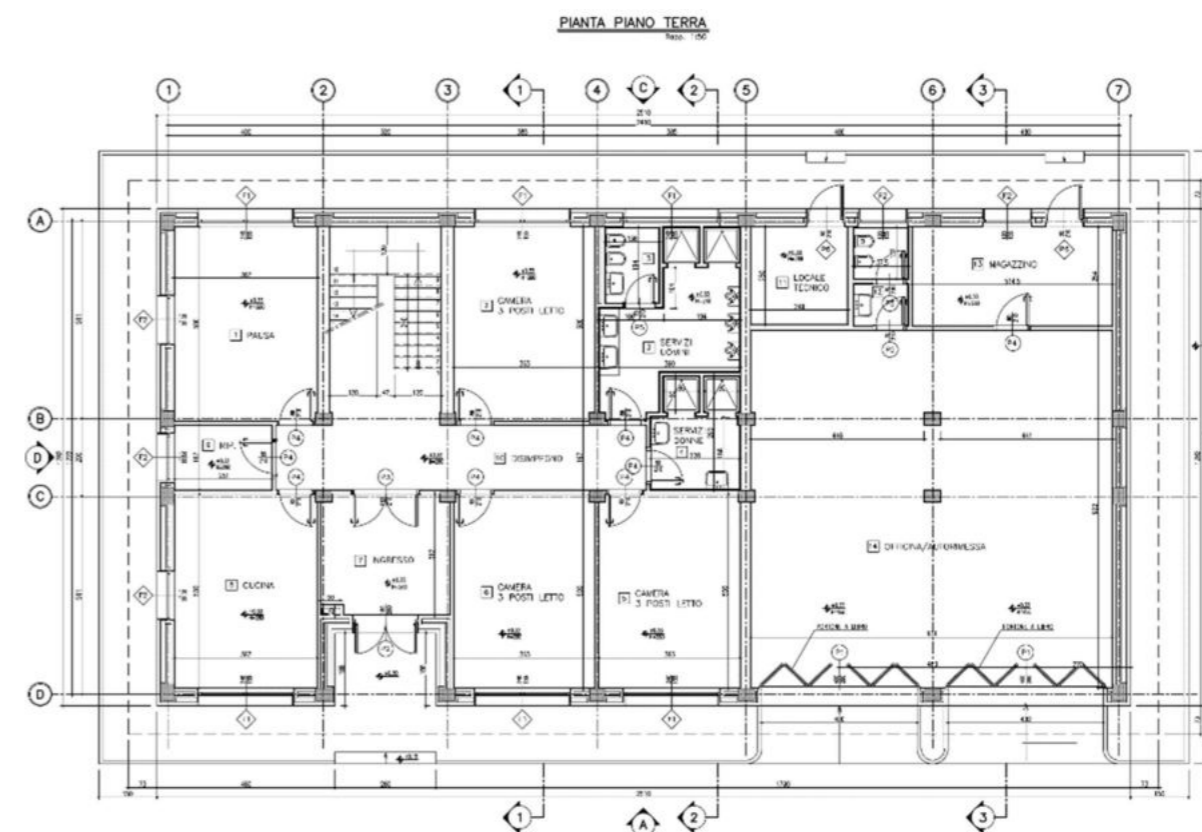
I solai (ad eccezione di quello pieno in corrispondenza dell’officina e del magazzino) sono a predalles aventi larghezza di 1.20 m con uno spessore pari a 20 cm, (4+16+4) e travetti da 15 cm separati da blocchi di polistirolo di 38bx12h.

In corrispondenza dell’area Officina e Magazzino i campi di solaio a predalles sono sostituiti da una soletta piena di spessore pari a 20 cm. La platea di fondazione presenta una sottofondazione di magrone con spessore pari a 10 cm.

Gli elementi verticali sono costituiti da pilastri di dimensioni 45x30 (perimetrali) e 40x30 cm (centrali), aventi un interasse. I pilastri sono collegati in testa con delle travi a sezione rettangolare di dimensioni 30x40h.

Le seguenti figure mostrano la geometria dell’edificio.

Per maggiori informazioni e dettagli geometrici si rimanda agli elaborati di progetto.



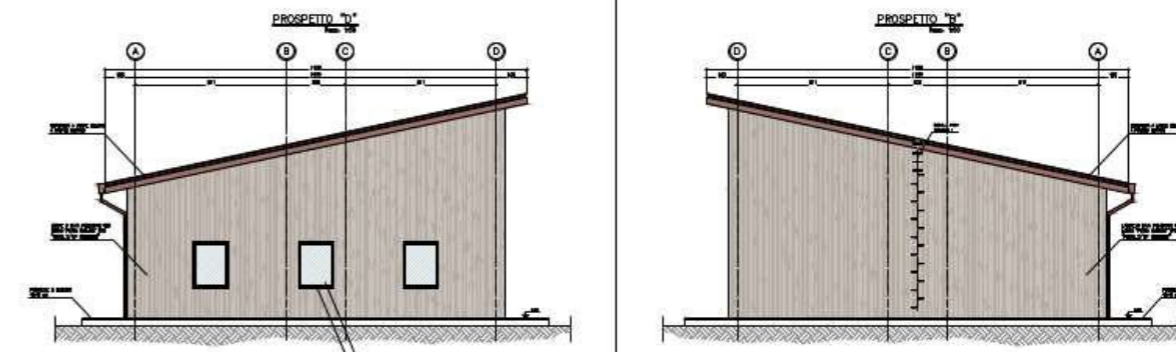
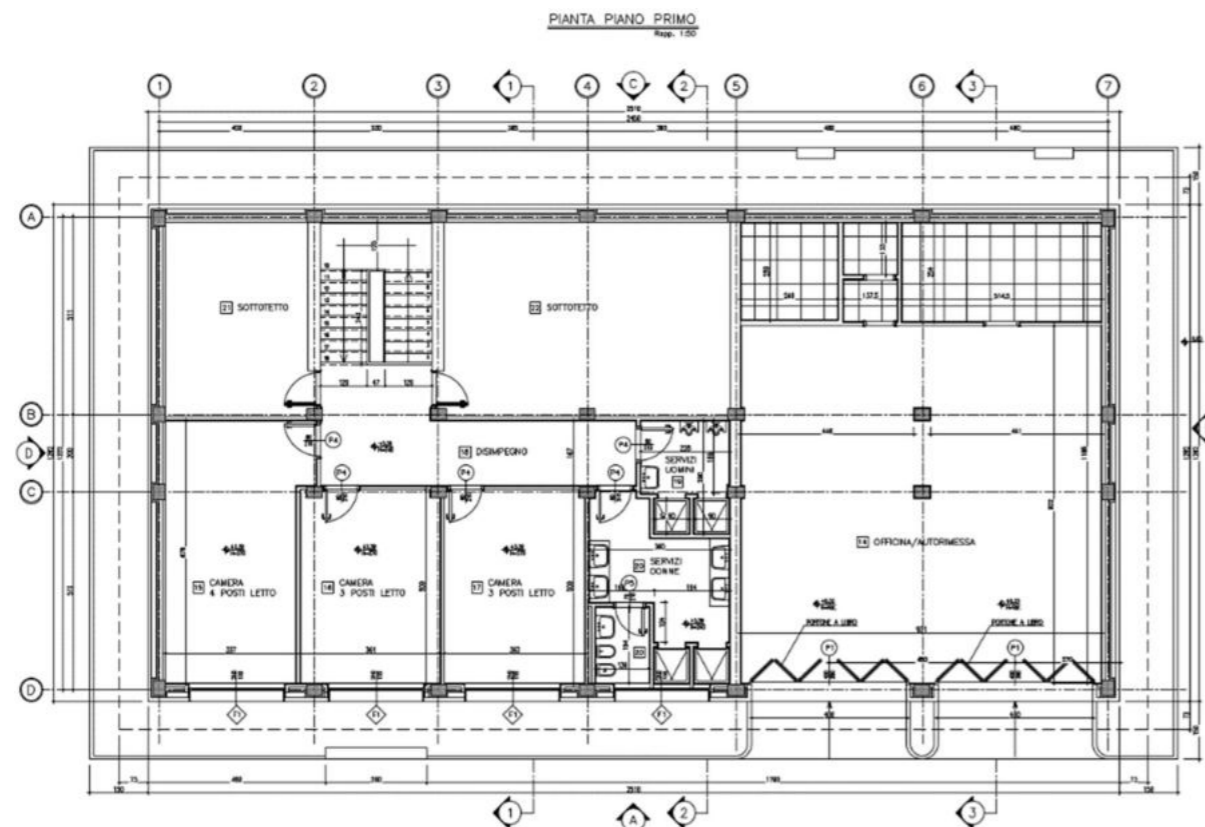


Figura 6-14 Fabbricato posto neve - Pianta e prospetti

6.7.2 Fabbricato deposito sale

Il fabbricato di Deposito Sale ha forma rettangolare con dimensioni d'ingombro strutturale massimo pari a 20.00x12.80 m.

La struttura è fondata su una platea in calcestruzzo avente spessore di 40 cm, da cui spiccano su 3 lati dei setti continui di calcestruzzo alti 3 metri, anch'essi di spessore 40 cm.

Tale scatola di calcestruzzo funge da blocco di base per la struttura metallica di copertura.

La struttura metallica è costituita da pilastri HEB 300 con interasse di 3.26 metri che sorreggono una capriata con luce netta di 12 metri.

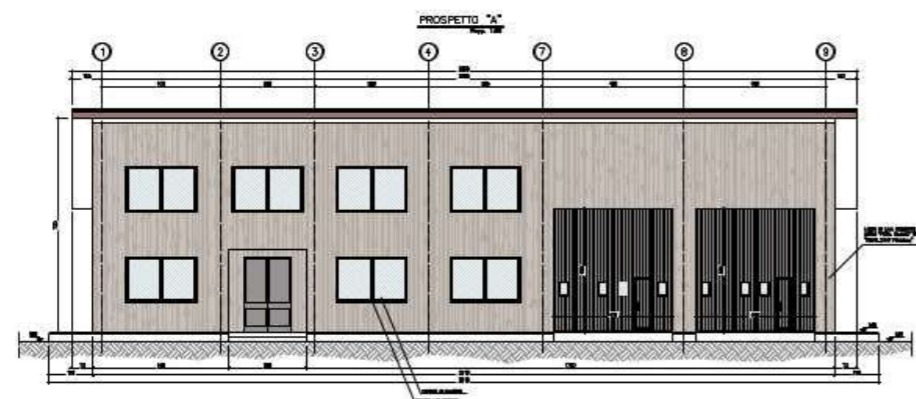
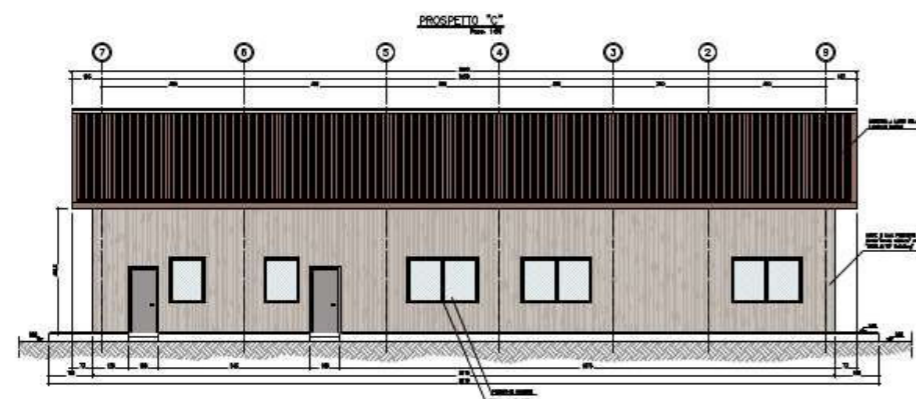
La capriata è formata da correnti superiori ed inferiori di tipo HEB140 e diagonali incerniate di tipo L80x8.

Gli arcarecci tra le capriate sono costituiti da travi di tipo HEB120.

La struttura è controventata tra i pilastri e in falda mediante tiranti metalli fi 24.

L'intera struttura metallica, sia sulle pareti che in copertura, è rivestita con un telo in tessuto poliestere spalmato su entrambi i lati con PVC autoestinguente.

Per maggiori informazioni e dettagli geometrici si rimanda agli elaborati di progetto.



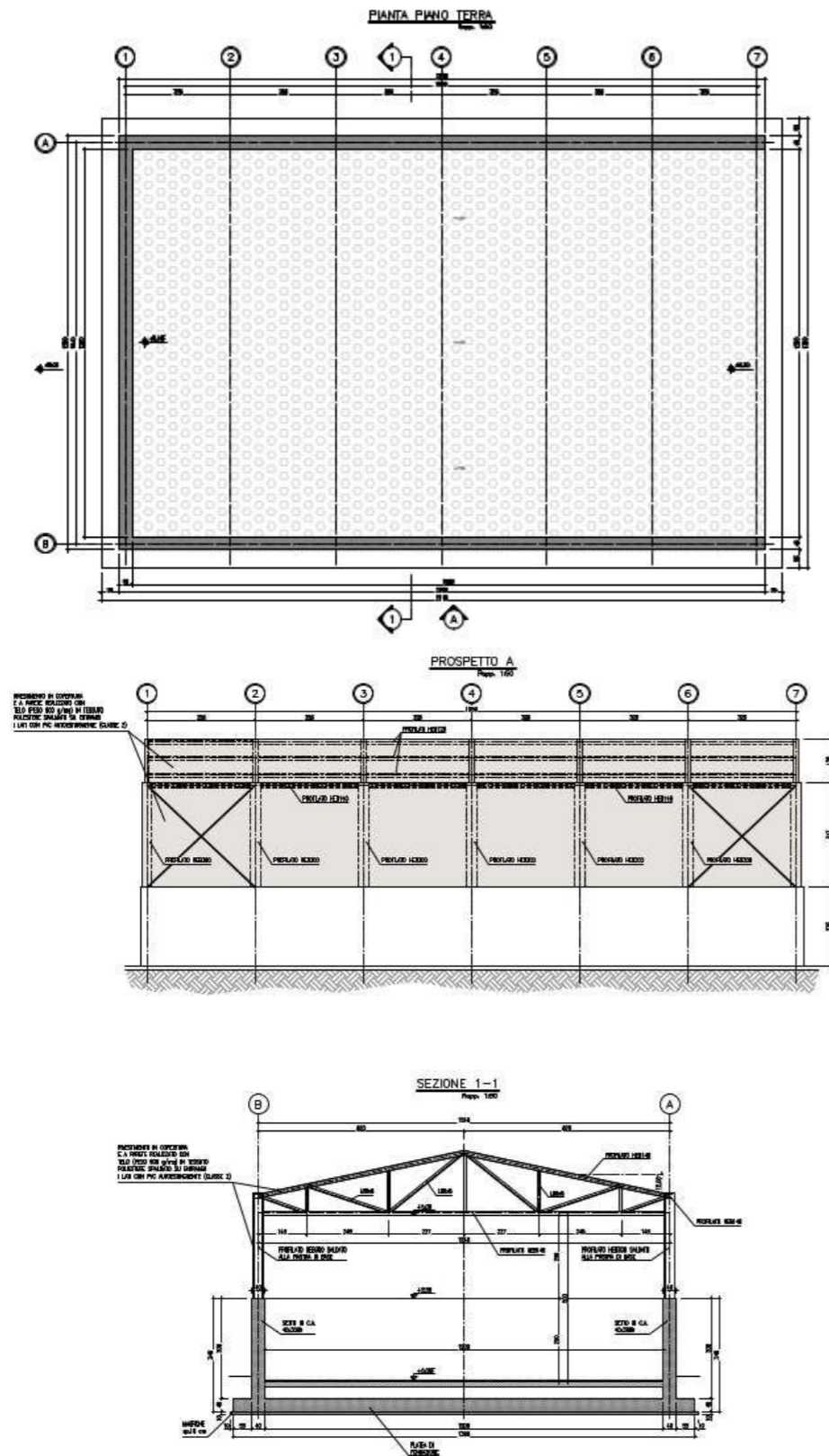


Figura 6-15 Deposito sale – Pianta, prospetti e sezione

6.7.3 Tettoia parcheggi autovetture

La struttura della tettoia è costituita da una trave reticolare principale formata da un unico montante con trasverso interamente a sbalzo, l'interasse tra i portali è di 5.00 m e le travi a sbalzo hanno una luce netta pari a circa 5.20 m. L'altezza della struttura principale è uguale a 3.32 m dallo spiccato delle fondazioni, di contro l'altezza alla linea di gronda è di circa 2.30 m.

Le aste in acciaio utilizzate per l'assemblaggio della travatura principale sono dei tubolari fi 108 s=10 mm per le parti verticali e fi 108 s=10 mm per quelle in orizzontale correnti, mentre i diagonali sono costituiti da tubolari fi 51 s=5 mm.

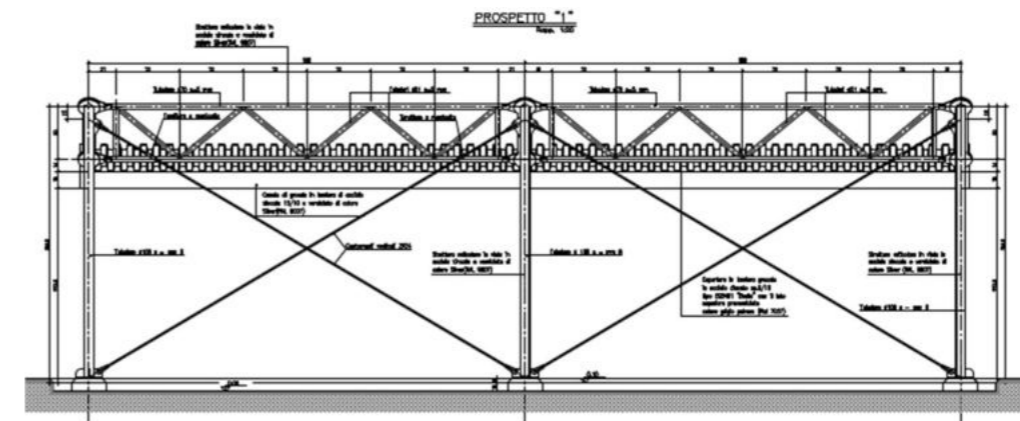
I portali principali sono tra essi solidarizzati tramite una trave reticolare di collegamento che presenta un'altezza di circa 60 cm. Le aste principali sono costituite da tubolari fi 70 s=5 mm, mentre i diagonali sono dei tubolari fi 51 s=5 mm.

I portali risultano entrambi controventati, sia in orizzontale che in verticale con una coppia di tiranti, tra essi ortogonali, costituiti da tondini in acciaio fi 24 in orizzontale e fi 24 in verticale, collegati alla struttura con dei 'tenditori a manicotto'.

Al di sotto della parte aggettante i portali sono collegati, in senso trasversale, da delle travi metalliche, tra esse bullonate longitudinalmente. Queste travi hanno la funzione di sorreggere la lamiera grecata, posta a copertura dei posti auto. Dalla parte di accesso delle autovetture è stato posto un carter di lamiera in acciaio zincato da 15/10 verniciato di colore Silver.

Le fondazioni di tipo superficiale sono costituite da plinti "asimmetrici" di dimensioni 1.20x3.00x0.8h, aventi un baggiolo per l'ancoraggio dei tirafondi dei montanti di dimensioni 1.00x0.40x0.70h. Il collegamento tra i plinti è effettuato con cordoli 0.30 x 0.60h.

Le seguenti figure mostrano la geometria della struttura analizzata.



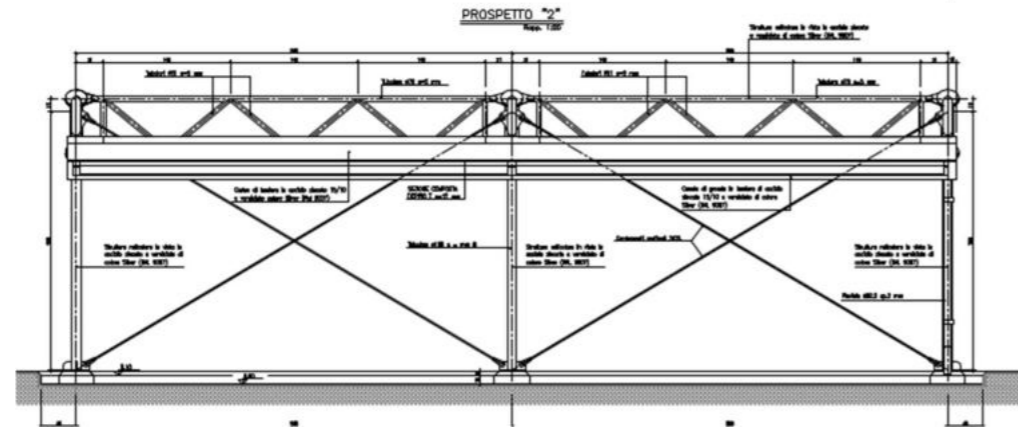


Figura 6-16 Tettoia parcheggi autovetture

6.8 INTERVENTI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

6.8.1 OPERE A VERDE

Le opere a verde previste in progetto hanno l'obiettivo di inserire l'infrastruttura autostradale e le sue opere collegate (ad. es. le barriere acustiche) nell'ambiente attraversato, di fornire un elemento utile contro l'inquinamento atmosferico da essa prodotto, di riqualificare gli ambiti marginali interessati dai lavori, di valorizzare i corridoi ecologici rappresentati dai corsi d'acqua e di recuperare, dal punto di vista ambientale, le aree utilizzate nella fase di cantierizzazione.

Tali opere consistono in interventi vegetazionali, quali inerbimenti e impianti di specie vegetali autoctone, quest'ultime scelte in base alle fitocenosi potenziali e alle caratteristiche microclimatiche del sito, adottati con tipologie diversificate a seconda della funzione che l'intervento puntualmente deve svolgere, anche combinando più tipologie.

Le opere a verde previste in progetto consistono nella definizione delle seguenti tipologie di intervento.

- Tipologia B "Siepe arbustiva", intervento volto alla ricostituzione di siepi arbustive come elementi caratterizzanti il paesaggio agricolo locale. La tipologia in esame potrà consentire nel medio periodo di creare un effetto di schermatura visiva favorendo l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura di progetto.
- Tipologia E "Mitigazioni barriere acustiche", che prevede la piantagione di specie rampicanti e specie sempreverdi per il mascheramento delle barriere acustiche, che, attraverso lo sviluppo progressivo della cortina verde, favorirà l'inserimento paesaggistico e la percezione visiva delle aree esterne alle viabilità di progetto.
- Alberature singole, che consistono in impianti di Leccio (*Quercus ilex*) previsti negli spazi a verde del piazzale di esazione.

- Inerbimenti a prato.
- Recupero ambientale delle aree di cantiere mediante ripristino ad uso agricolo.

Le piante previste per il progetto sono:

OPERE A VERDE POSTO NEVE:

ALBERI							Distanze di impianto	
Sigla	Specie	Dimensioni di impianto	Note	area	Quantità	Altezza max	Raggio libero dal fusto	
Ce	<i>Cercis siliquastrum</i>	circ. 14-16 cm			9	8	3,5	Nell'impianto si considera come distanza da applicare sulla fila o sull'interfila la somma dei raggi delle rispettive specie. Ad esempio, se abbiamo <i>Quercus ilex</i> (r 5 m) accanto a <i>Cupressus sempervirens</i> (r 5 m) la distanza di impianto minima sarà di 7,5 m.
Cr	<i>Crataegus monogyna</i>	circ. 12-14 cm			7	6	2,5	
Cs	<i>Cupressus sempervirens</i>	h 4-5 m			5	20	2,5	
Fo	<i>Fraxinus ornus</i>	circ. 14-16 cm			10	10	5	
Qi	<i>Quercus ilex</i>	circ. 14-16 cm			6	20	5	
ARBUSTI								
Fs	<i>Forsythia x intermedia</i>	Vaso 7 lt			23	2,5	2,4	
Ev	<i>Euonymus europaeus</i>	Vaso 7 lt			23	5	2,4	
	<i>Rosmarinus officinalis 'Prostratus'</i>	Vaso 3 lt	n. 2 Pianta/mq	96 mq	192	0,5		Sesto di impianto 100x50cm
	<i>Santolina Chamaeocyparissus</i>	Vaso 3 lt	n. 2,9 Pianta/mq	97 mq	282	0,6		Sesto di impianto 70x50cm
	<i>Lavandula angustifolia</i>	Vaso 3 lt	n. 1,6 Pianta/mq	41 mq	66	2		Sesto di impianto 100x60cm
Per gli arbusti si applica un sesto di impianto a quinconce.								

MACCHIA BOSCATATA MISTA

L'impianto a bosco è stato previsto in prossimità della rotonda R01. Il bosco è formato da specie arboree e presenta un sesto d'impianto di 6x4 m. le specie previste per l'impianto sono indicate nella seguente tabella:

Specie	Nome comune	Dimensioni all'impianto	Sesto d'impianto
<i>Quercus pubescens</i>	Roverella	z. circ. 16-18 cm	6 x 4 m
<i>Quercus ilex</i>	Leccio	z. circ. 16-18 cm	6 x 4 m
<i>Prunus avium</i>	ciliegio	z. circ. 16-18 cm	6 x 4 m
<i>Corylus Avellana</i>	Nocciolo	In Vaso da 9 Lt	6 x 4 m

PRATO

È previsto l'inerbimento tramite idrosemina in tutte le aree comprendenti gli impianti di cui sopra e in tutte le aree nelle quali sia previsto il riporto di suolo vegetale, come le scarpate dei solidi stradali, le aree di cantiere, ecc. e nelle aree specificatamente previste solo a prato.

Per tali inerbimenti è prevista la seguente composizione media:

Graminacee (70%)

- *Cynodon dactylon* (Gramigna) 15%
- *Brachypodium pinnatum* (Paleo comune) 10%
- *Bromus matridensis* (Forasacco dei muri) 15%
- *Festuca arundinacea* (Festuca) 15%
- *Poa bulbosa* (Fienarola bulbosa) 15%

Leguminose (30%)

- *Anthyllis vulneraria* (Vulneraria comune) 10%
- *Coronilla varia* (Cornetta ginestrina) 10%
- *Trifolium pratense* (Trifoglio violetto) 10%

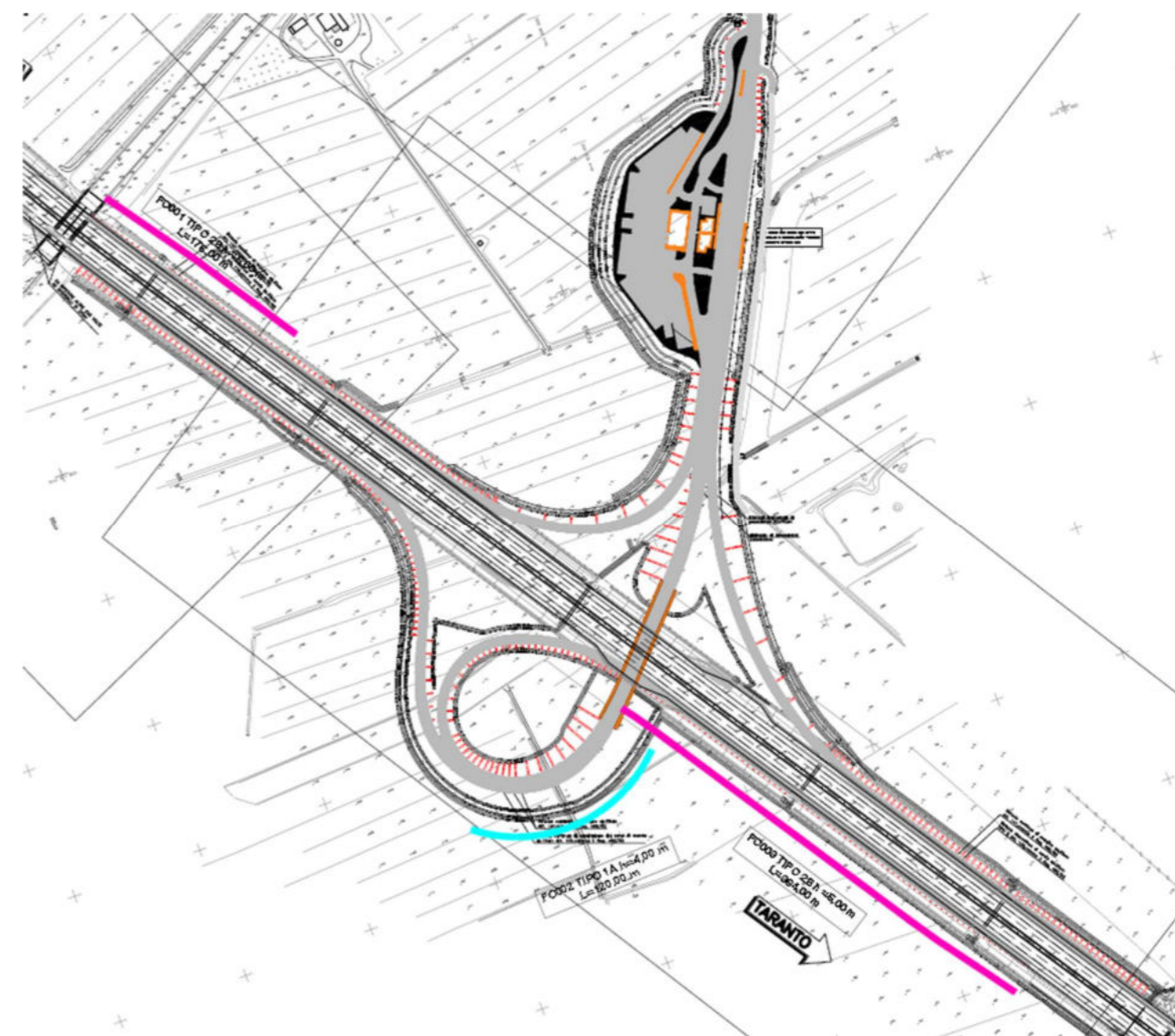
È previsto l'utilizzo di almeno 400 kg di semente per ettaro. L'impresa potrà indicare adattamenti parziali del miscuglio a specifiche situazioni edafiche, previa approvazione della Direzione Lavori.

Per ulteriori specifiche si rimanda agli elaborati di dettaglio: T0979-0000-PD-DG-AMB-OV000-00000-R-SUA-0100-00; T0979-0000-PD-DG-AMB-OV000-OVS00-D-SUA-0101-00; T0979-0000-PD-DG-AMB-OV000-OVS00-D-SUA-0102-00.

6.8.2 BARRIERE ACUSTICHE

6.8.2.1 Caratteri generali

Le barriere acustiche previste in progetto hanno l'obiettivo di rendere compatibile l'intervento stradale in progetto con l'ambiente e il paesaggio attraversati.



LEGENDA

- FOA OPACA
- FOA TRAPARENTE

Figura 6-17 Layout barriere acustiche

In considerazione della presenza del vincolo paesaggistico per decreto posto su tutta l'area interessata dall'intervento si è cercato di massimizzare l'utilizzo di pannellature trasparenti. Laddove lo studio acustico ha evidenziato una particolare criticità si sono ridotte le pannellature trasparenti riflettenti in favore delle pannellature opache fonoassorbenti.

6.8.2.2 Tipologie architettoniche adottate

La disposizione planimetrica delle barriere acustiche e delle tipologie architettoniche è rappresentata nella tavola T0979-0000-FT-DG-OPC-FO000-BAR00-D-AUA-0300-00.

Per tutte le strutture antirumore è stata proposta una soluzione materica uniforme, che prevede l'utilizzo dell'acciaio corten, sia per le strutture portanti che per le finiture di rivestimento e il vetro stratificato per le parti trasparenti.

L'acciaio corten ha la caratteristica di integrarsi efficacemente col paesaggio e il colore marrone tipico della passivazione dell'acciaio assume tonalità differenti a seconda del livello di umidità dell'atmosfera, integrandosi maggiormente con l'ambiente.

6.8.2.3 Prescrizioni, indirizzi e vincoli progettuali

Il progetto architettonico ha considerato le indicazioni e i vincoli derivanti dal contesto territoriale e infrastrutturale esistente.

Pertanto sono state adottate barriere fonoassorbenti composte da pannelli in acciaio corten, con interno in materiale fonoassorbente. Per ogni altezza prevista, è stata individuata la quota parte di pannellatura trasparente collocata nella parte alta superiormente ai pannelli fonoassorbenti, con caratteristiche dimensionali compatibili con le dimensioni standard esistenti sul mercato e ottimali rispetto alle esigenze di inserimento ambientale ed in funzione del livello di assorbimento acustico richiesto. In prossimità di abitazioni o di siti frequentati, ed in presenza di ponti e viadotti, devono essere utilizzati cordoni di ancoraggio della lastra al montante, con funzione di ritenuta dei frammenti in caso di rottura.

I montanti dei singoli pannelli e tutte le strutture di metallo sono previsti in acciaio corten.

6.8.2.4 Barriera acustica trasparente tipo 1 A (H=4m)

La barriera acustica **TIPO 1A**, è classificata come "disaccoppiata" e tipologia architettonica "trasparente" di altezza H 4,00 m. La barriera fonoassorbente è costituita da correnti e montanti disposti a passo 4 m in acciaio corten per i tratti correnti e a passo 3,00 m per i terminali. L'altezza complessiva di 4,00 m è strutturata come segue: un pannello di base prefabbricato in c.a. alto 50 cm che viene posizionato sopra il cordolo in c.a. di fondazione, sopra di esso due pannelli h 50 cm ciascuno con materassino di materiale fonoassorbente rivestito con guscio in acciaio corten, e nella parte superiore, in sequenza, due lastre di vetro stratificato temperato, incolore, con strisce satiniate orizzontali permanenti, larghe 20 mm e distanti 100 mm per protezione avifauna, la prima lastra alta 150 cm e la seconda

alta 100 cm con telaio di fissaggio su tre lati e parte sommitale a vivo. Il pannello di base, detto anche di pulizia, ha la caratteristica di avere le due facce a vista trattate in modo diverso: da lato strada la superficie è in c.a., liscia e di colore grigio naturale, mentre sul lato ricettori è mascherato da una lattoneria in acciaio corten. Per garantire una ottimale tenuta acustica è anche previsto alla base della barriera un lamierino di tamponatura che funge da sigillatura delle eventuali discontinuità dovute all'ingombro dei montanti di sostegno e/o i salti di quota del cordolo di fondazione. Nel caso in cui la barriera acustica sia installata lungo una trincea o su un muro il pannello di base di pulizia in cls, non più necessario per l'assenza di rischio di urti intesi come esito di proiezione di sassi o detriti dalla carreggiata, sarà sostituito da un pannello acustico di tipo standard.

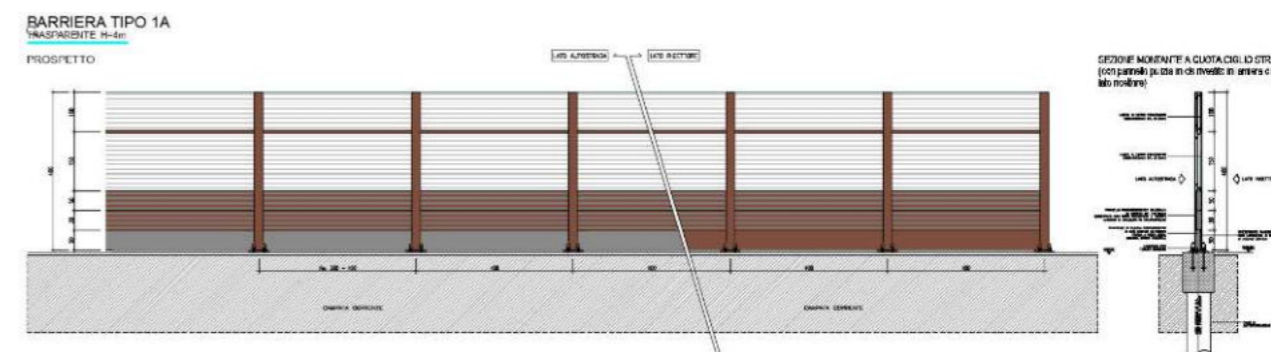


Figura 6-18 Barriera Tipo 1A - Trasparente H=4m

6.8.2.5 Barriera acustica opaca tipo 2 B (H=5m)

La barriera acustica **TIPO 2B**, è classificata come "disaccoppiata" e tipologia architettonica "opaca" di altezza H 5,00 m. La barriera fonoassorbente è costituita da correnti e montanti disposti a passo 4 m in acciaio corten per i tratti correnti e a passo 3,00 m per i terminali. L'altezza complessiva di 5,00 m è strutturata come segue: un pannello di base prefabbricato in c.a. alto 50 cm che viene posizionato sopra il cordolo in c.a. di fondazione, sopra di esso nove pannelli con materassino di materiale fonoassorbente rivestito con guscio in acciaio corten, h 50 cm ciascuno. Il pannello di base, detto anche di pulizia, ha la caratteristica di avere le due facce a vista trattate in modo diverso: da lato strada la superficie è in c.a., liscia e di colore grigio naturale, mentre sul lato ricettori è mascherato da una lattoneria in acciaio corten. Per garantire una ottimale tenuta acustica è anche previsto alla base della barriera un lamierino di tamponatura che funge da sigillatura delle eventuali discontinuità dovute all'ingombro dei montanti di sostegno e/o i salti di quota del cordolo di fondazione. Nel caso in cui la barriera acustica sia installata lungo una trincea o su un muro il pannello di base di pulizia in cls, non più necessario per l'assenza di rischio di urti intesi come esito di proiezione di sassi o detriti dalla carreggiata, sarà sostituito da un pannello acustico di tipo standard.

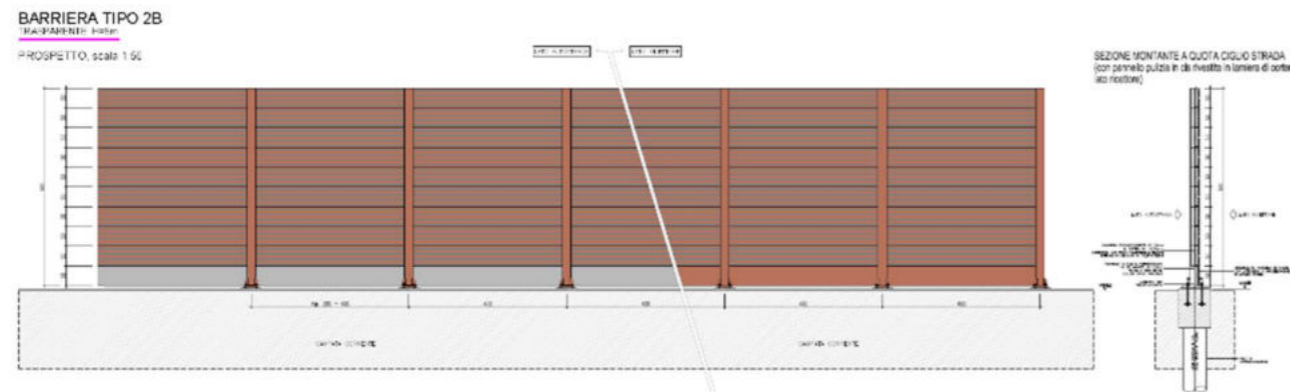


Figura 6-19 Barriera Tipo 2B - Opaca H=5m

Per ulteriori specifiche si rimanda agli elaborati di dettaglio: T0979-0000-PD-DG-OPC-F0000-BAR00-D-AUA-0300-00; T0979-0000-PD-DG-OPC-F0000-BAR00-D-STR-0051-00; T0979-0000-PD-DG-OPC-F0000-BAR00-D-STR-0052-00.

6.8.3 RETI DI PROTEZIONE CAMPO DA GOLF

La posizione del nuovo svincolo, vicino al campo da golf Terranova ha reso indispensabile effettuare alcune considerazioni sulle possibili criticità derivanti da tale posizione.

Il progetto ha previsto in ogni caso, allo scopo di assicurare la protezione dell'infrastruttura di progetto, di inserire una specifica rete (sorretta da pali in acciaio), il cui dimensionamento è stato svolto, da un professionista del settore, per intercettare le possibili traiettorie critiche delle palline.

La rete, con maglia di 25x25 mm e con uno sviluppo lineare di 270 m, sarà in nylon (polietilene vergine) ad alta tenacità, con filo ritorto stabilizzato UV ottenuto con monofilamenti, termofissato, idrorepellente e immarcescibile nodo inglese, peso 90 gr/mq con buona resistenza all'abrasione. Il colore sarà nero, e l'altezza dei pali fuori terra, con interasse di 10 m, sarà variabile da 11 a 16 m circa.

Ai pali porta rete saranno fissati dei cavi in acciaio per sua relativa tensione, posti orizzontalmente sulla testa dei pali, a metà e a 1 m dalla base, con opzionali cavi disposti a croce per evitare lo "spanciamento" della rete.

Il primo e l'ultimo palo avranno due ulteriori cavi ancorati a terra con funzione di controventatura.

In termini di posizionamento in pianta la rete viene ubicata nella posizione più prossima possibile al pavimentato autostradale da proteggere per massimizzarne l'efficacia come schermatura, alla luce anche delle caratteristiche altimetriche delle traiettorie più critiche analizzate. In particolare, la rete viene collocata ad una distanza di 2.50m dal filo esterno del pavimentato della piattaforma stradale al lato del campo da golf, in modo da massimizzare l'effetto di schermatura e risultare comunque compatibile con gli spazi di funzionamento delle barriere di sicurezza stradali ivi presenti.

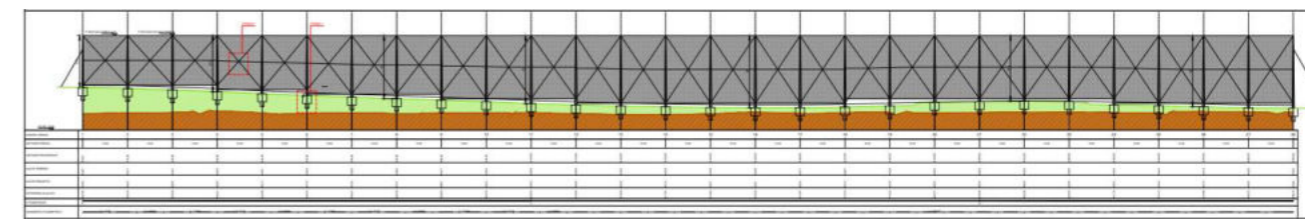


Figura 6-20 Prospetto della rete di protezione para-palline

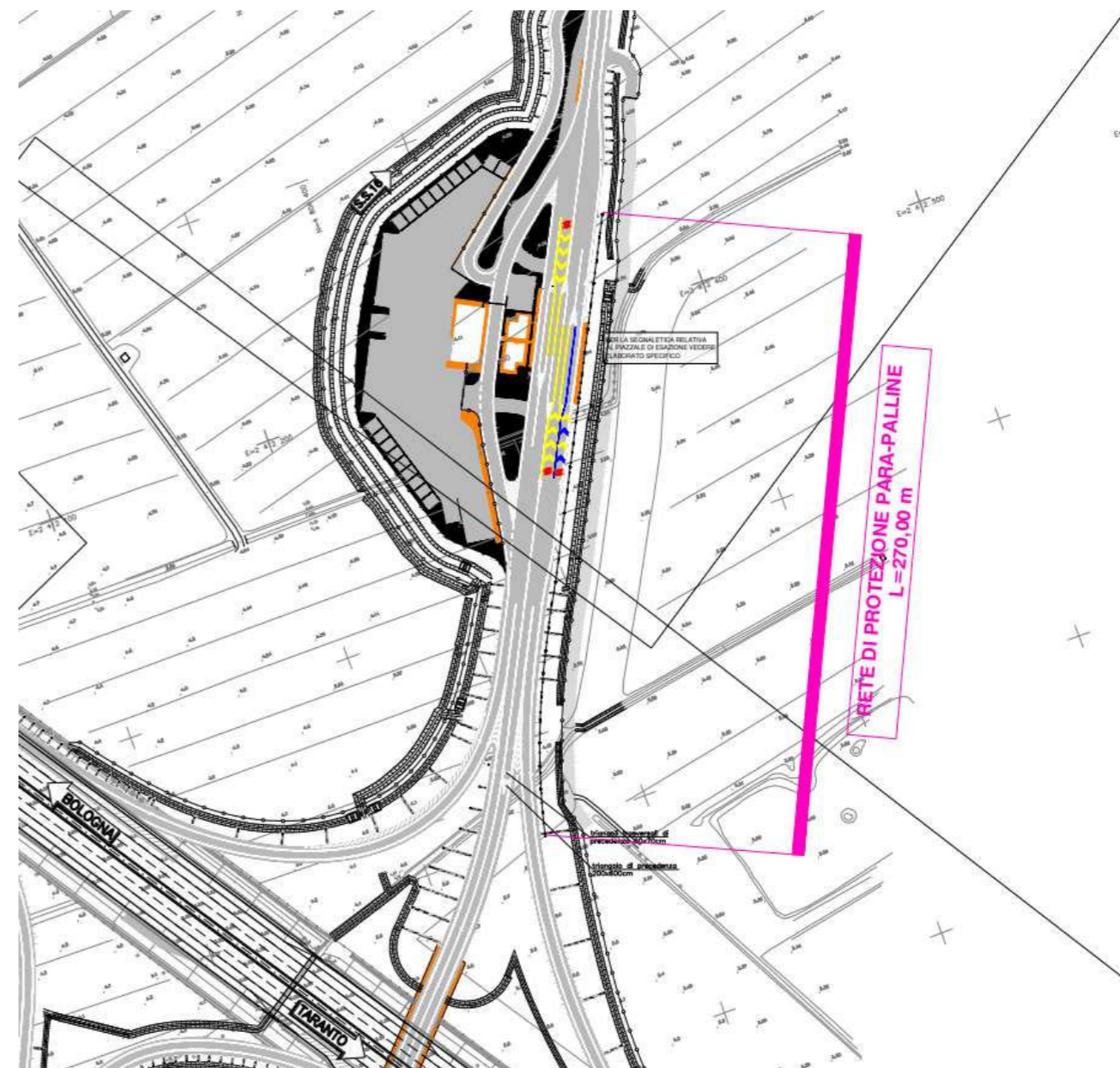


Figura 6-21 Stralcio planimetrico della rete di protezione

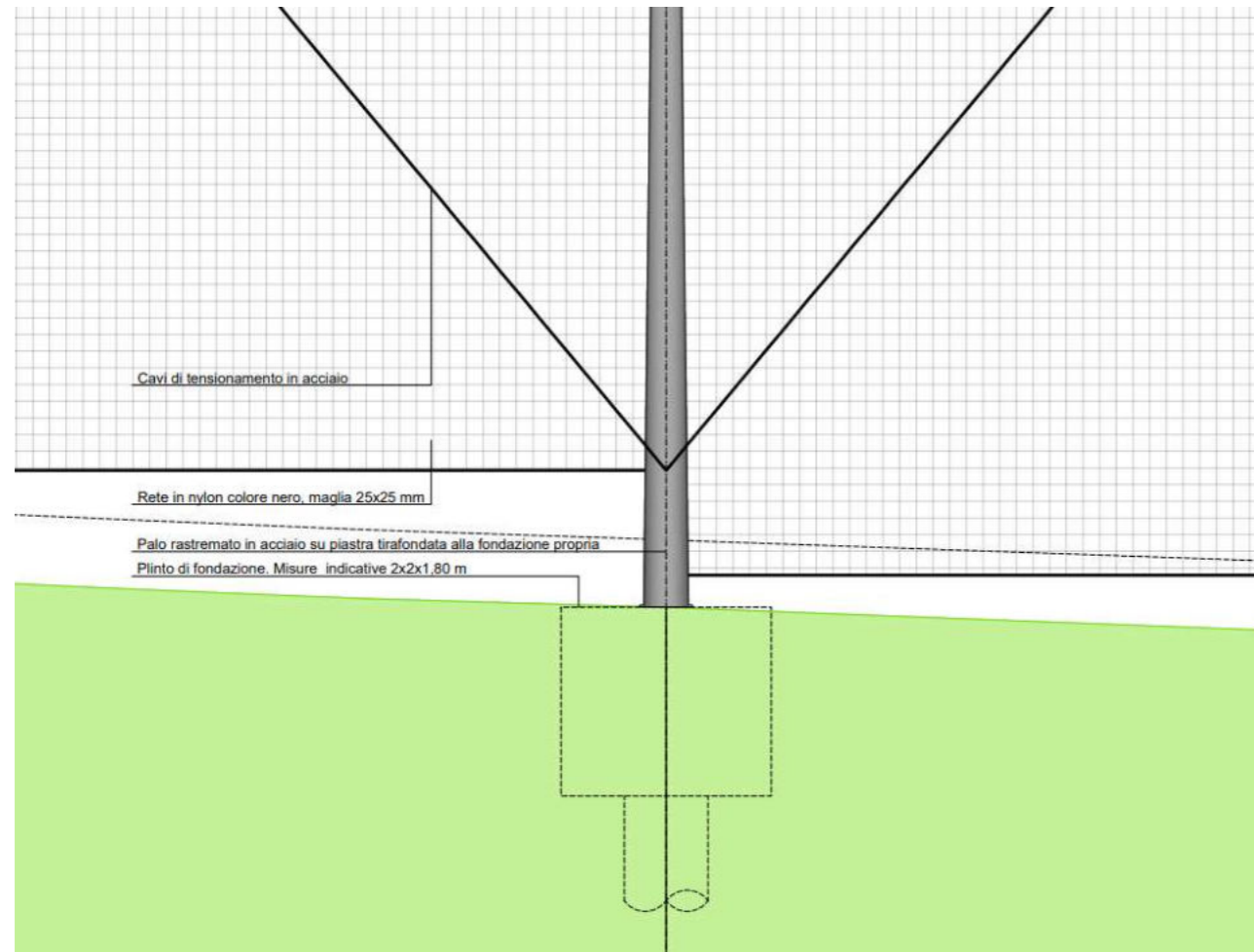


Figura 6-22 Dettaglio rete, pali e cavi



Figura 6-23 Esempio di dettaglio rete

7 RIMOZIONE PIANTE DA CENSIMENTO VEGETAZIONALE

La presente Relazione Paesaggistica è redatta ai fini del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica per il taglio alberi in soggetta a vincolo paesaggistico "I cappuccini" e "Colle bianco" relativa al progetto di realizzazione del nuovo svincolo autostradale che interessa il Comune di Potenza Picena

I filari che dovranno essere rimossi sono stati individuati dal censimento vegetazionale (si rimanda alla relazione specialistica e agli elaborati grafici di dettaglio T0979-0000-PD-DG-AMB-VG000-00000-R-SUA-0010-00; T0979-0000-PD-DG-AMB-VG000-00000-D-SUA-0011-00; T0979-0000-PD-DG-AMB-VG000-00000-D-SUA-0012-00; T0979-0000-PD-DG-AMB-VG000-00000-D-SUA-0013-00).

Il censimento in questa fase iniziale ha riguardato tutte le piante con diametro a petto d'uomo superiore a 3 cm. Di ciascun albero si è rilevato:

- Specie
- Diametro a 1.30m dal suolo
- Altezza
- Localizzazione
- Stato fitosanitario

Tutte le piante censite all'interno del confine comunale ricadono all'interno dell'area sottoposta a vincolo paesaggistico, pertanto, l'intervento compensativo dovrà riguardare tutte le piante di alto fusto. Dai rilievi effettuati l'impianto compensativo dovrà prevedere la messa a dimora di 110 piante in sostituzione dei 55 alberi di alto fusto.

Più in particolare, con riferimento a quanto evincibile dagli elaborati sopra richiamati, e in relazione alla presenza del vincolo per decreto, si può sintetizzare che per il Comune di Potenza Picena, è necessario acquisire l'autorizzazione al taglio delle seguenti formazioni arboree secondo quanto indicato nella relazione specialistica di censimento:

- Filare 1
- Filare 2
- Filare 3
- Filare 4
- Filare 5
- Filare 6
- Filare 7
- Pianta singola 4
- Pianta singola 5
- Pianta singola 6

Tutte le piante ricadono entro i limiti di esproprio temporaneo o definitivo o nell'area del sedime autostradale.

L'art. 23 della legge forestale al comma 3bis prevede che "In luogo della piantagione compensativa il richiedente l'autorizzazione all'abbattimento degli alberi di alto fusto di cui all'articolo 20 può chiedere di optare per il versamento di un indennizzo; in tal caso l'ente competente determina l'indennizzo in base ai criteri stabiliti dalla Giunta regionale. Gli indennizzi confluiscono in un fondo comunale vincolato alla gestione del verde urbano, delle formazioni vegetali monumentali e delle formazioni vegetali del paesaggio rurale."

L'interferenza con i filari esistenti individuati dal censimento vegetazionale, e non riconosciuti dagli strumenti urbanistici, è molto limitata oltre a trattarsi di essenze in stato fitosanitario prevalentemente scarso o pessimo; si ritiene pertanto 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.

Si rimanda all'allegato relativo della presente relazione nel quale è stato sovrapposto il censimento vegetazionale effettuato con l'intervento di progetto e il vincolo paesaggistico per decreto.

8 ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

Gli elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica si basano su una simulazione dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto, resa mediante una fotomodellazione realistica, comprendente un adeguato intorno dell'area di intervento, desunto dal rapporto di intervisibilità esistente, per consentire la valutazione di compatibilità e adeguatezza delle soluzioni nei riguardi del contesto paesaggistico.

8.1 ANALISI DEI POTENZIALI TIPI DI ALTERAZIONE DEI SISTEMI PAESAGGISTICI

Si descrivono i potenziali tipi di alterazione del sistema paesaggistico

- **intrusione**, intesa come inserimento in un sistema paesaggistico di elementi estranei ed incongrui ai suoi caratteri peculiari compositivi, percettivi o simbolici: seppur il nuovo manufatto (casello autostradale) possa costituire un elemento di intrusione nel paesaggio, la collocazione in stretta vicinanza dell'autostrada A14 è volta a ridurre tale potenziale alterazione;
- **suddivisione**: la zona del golf si trova in un contesto non edificato ma comunque non a carattere agricolo come le aree limitrofe; il progetto rappresenta di fatto già un elemento di suddivisione di aree con diversa connotazione;
- **frammentazione**: la scelta di collocare l'area adiacente al golf ha fra gli obiettivi quella di ridurre la frammentazione agricola in quanto si colloca adiacente ad un'area non agricola;
- **riduzione**: seppur non sono presenti elementi caratterizzanti il sistema del paesaggio agricolo "rete di canalizzazioni agricole, di edifici storici in un nucleo di edilizia rurale", il consumo di suolo rappresenta una riduzione dell'area agricola.
- **eliminazione progressiva delle relazioni visive**, storico-culturali, simboliche di elementi con il contesto paesaggistico e con l'area e altri elementi del sistema: l'area non presenta visuali significative, come riportato negli strumenti di pianificazione precedentemente citati;
- **concentrazione**: si è cercato di limitare al massimo il consumo di suolo compatibilmente con le esigenze funzioni dell'opera;
- **interruzione di processi ecologici** e ambientali di scala vasta o di scala locale: l'intervento non interromperà i processi ecologici ed ambientali di né di scala vasta né di scala urbana;
- **destrutturazione**: la posizione dell'intervento cerca di minimizzare la frammentazione del sistema agricolo;
- **deconnotazione**: il paesaggio mantiene la propria connotazione.

8.2 SIMULAZIONE DEI LUOGHI A SEGUITO DELLA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

Come descritto nel capitolo precedente, gli interventi in oggetto saranno di carattere permanente: la loro progettazione è stata indirizzata al contenimento massimo dell'impatto paesaggistico sull'ambiente limitrofo e dai luoghi di percezione visiva.

Per una valutazione complessiva degli effetti legati alla trasformazione del paesaggio nell'area interessata dall'intervento è opportuno riferirsi agli specifici elaborati di fotoinserimento che simulano l'inserimento dei manufatti nel paesaggio; si riportano di seguito le immagini rappresentate in scala maggiore nel suddetto allegato.



Figura 8-1 – Fotoinserimento vista 01



Figura 8-2 – Fotoinserimento vista 02



Figura 8-3 – Fotoinserimento vista 03

8.3 ANALISI DELL'INSERIMENTO DELL'OPERA NEL CONTESTO PAESAGGISTICO

Dal punto di vista dell'inserimento paesaggistico le soluzioni qui presentate risultano complessivamente mediamente impattanti in quanto non concorrono all'alterazione della naturale pendenza dei versanti sui quali insistono: come descritto nel precedente paragrafo l'area di intervento rappresenta uno sviluppo del tracciato stradale esistente A14.

Si descrivono i caratteri del progetto in relazione a:

1. incidenza morfologica e tipologica: l'intervento non risulta contiguo a sistemi paesistici di interesse storico-artistico (centri e nuclei storici, monumenti, chiese e cappelli, rogge, chiuse e ponticelli) e di relazione tra elementi storico-culturali ad esempio percorsi che collegano edifici storici di rilevanza, parchi urbani che costituiscono la connessione tra situazioni naturalistico-ambientali significative. Inoltre, nelle vicinanze non vi è un luogo contraddistinto da un elevato livello di coerenza sotto il profilo tipologico, linguistico e dei valori di immagine come quartieri con caratteristiche unitarie, zone con maglia urbana definita, edifici storici o contemporanei di rilievo civile o religioso.
2. incidenza linguistica (stile, materiali, colori): il linguaggio del progetto non risulta differente rispetto a quello prevalente nell'intorno immediato; si cerca infatti di uniformarsi alla viabilità esistente (autostrada A14) e si utilizzano strumenti di mitigazione vegetazionale al fine di rendere meno impattante l'opera. La scelta dei cromatismi per le barriere fonoassorbenti e per il rivestimento del cavalcavia di svincolo sono dettate dall'esigenza di ridurre l'impatto dell'opera.
3. incidenza visiva (ingombro, contrasto cromatico, occultamento di visuali rilevanti): l'opera di progetto indubbiamente rappresenta un ingombro visivo rispetto allo stato di fatto; non occulta però visuali rilevanti appartenenti a punti di vista panoramici o ad elementi di interesse storico, artistico e monumentale. L'opera non si colloca lungo un percorso locale di fruizione paesistico-ambientale (pista ciclabile) ma in adiacenza a tracciati stradali di grande viabilità.
4. incidenza simbolica: l'opera in oggetto non interferisce con luoghi simbolici attribuiti dalla comunità locale. Nelle vicinanze dell'intervento non vi sono:
 - luoghi contraddistinti da uno status di rappresentatività nella cultura locale;
 - non vi sono luoghi che, pur non essendo oggetto di celebri citazioni, rivestono un ruolo rilevante nella definizione e nella consapevolezza dell'identità locale (luoghi celebrativi o simbolici);
 - luoghi oggetto di celebri citazioni letterarie, pittoriche, ecc;
 - luoghi connessi sia a riti religiosi (percorsi processuali, cappelle votive) sia ad eventi o ad usi civili (luoghi della memoria di avvenimenti locali, luoghi rievocativi di leggende e racconti popolari, luoghi di aggregazione e di riferimento per la popolazione insediata);
 - funzioni pubbliche e private per la cultura temporanea (fiere, stadio, gallerie civiche, pinacoteche, poli universitari, ecc..).

Alla luce di quanto sopra descritto, si può considerare un'incidenza paesistica media.

9 CONCLUSIONI

La presente Relazione Paesaggistica, redatta ai sensi dell'art 146 del D.lgs. 42/2004, Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e del successivo DPCM 12/12/2005, è volta al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica per la realizzazione di nuovo svincolo autostradale, intermedio ai preesistenti caselli A14 di Loreto (km 245+500 circa) e Civitanova Marche (km 262+000 circa), da collocarsi alla progressiva autostradale km 250 in corrispondenza della SP571 (ex - SS Helvia Recina) e al taglio di formazioni arboree interferenti con le aree di progetto.

Come sintetizzato al paragrafo 2.3 - MOTIVAZIONE DEL VINCOLO PAESAGGISTICO, in base alla ricerca dei beni paesaggistici e dei relativi vincoli effettuata sulle piattaforme webgis della *Regione Marche e del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo*, risulta che l'area di progetto ricade all'interno dell'area vincolata dichiarata come "Area di Notevole Interesse Pubblico della zona comprendente le località I Cappuccini e Colle Bianco del Comune di Potenza Picena" (D.G.R.M. n. 10221 del 6 gennaio 1983). La delimitazione delle aree vincolate oggetto della dichiarazione di notevole interesse pubblico è normata dall'art. 136 e dall'art. 157 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i..

Il progetto dal punto di vista paesaggistico tiene conto degli indirizzi e delle prescrizioni di tutela paesistica dei piani urbanistici citati, 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 occultandole 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.

Considerato inoltre che l'interferenza con i filari esistenti individuati dal censimento vegetazionale e non riconosciuti dagli strumenti urbanistici è molto limitata oltre a trattarsi di essenze in stato fitosanitario prevalentemente scarso o pessimo, si ritiene che le opere a verde di progetto, da realizzarsi con specie autoctone e compatibili con il contesto paesaggistico e biologico locale, sia una compensazione idonea e adeguata anzi a implementare la dotazione di verde generale ed il livello di biodiversità.

Peraltro, le trasformazioni introdotte dal progetto garantiscono la qualità e la compatibilità con il contesto, a favore della sicurezza dei manufatti e degli utenti stessi, non interferiscono negativamente o modificano le visuali panoramiche e risultano armoniche per posizione, dimensione e materiali con il contesto paesaggistico, mantenendo l'integrità percettiva delle visuali.

Complessivamente il livello di impatto dell'intervento in esame, in considerazione di quanto esposto nei paragrafi precedenti, risulta contenuto nei confronti del contesto paesaggistico in cui si inserisce e risulta essere complessivamente compatibile con i valori paesaggistici tutelati dai vincoli.

10 ALLEGATI

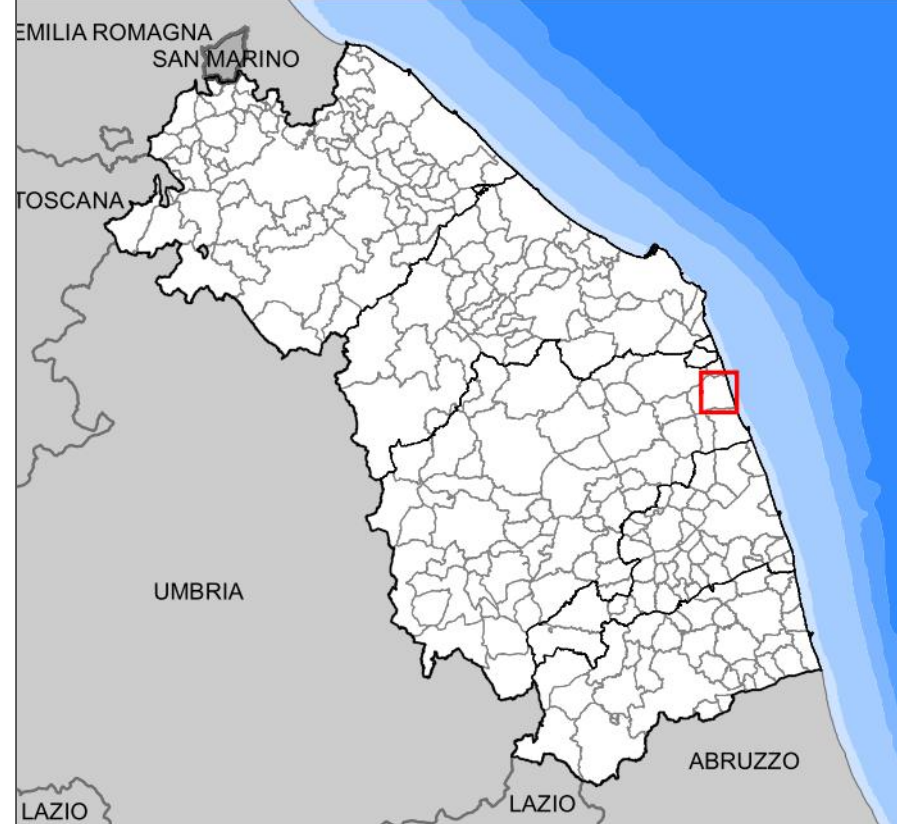
Elaborati grafici allegati

ALLEGATO 01	Regione Marche - <i>Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona comprendente le località "I cappuccini" e "Colle Bianco"</i>
ALLEGATO 02	PPAR Tav.01 - Vincoli Paesistico - Ambientali vigenti
ALLEGATO 03	PPAR Tav. 06 – Aree per rilevanza di valori paesaggistici
ALLEGATO 04	PRG in adeguamento al PTC Tav. 01 – Vincoli del PPAR
ALLEGATO 05	PRG in adeguamento al PTC Tav. 3 – Zonizzazione Nord-Est
ALLEGATO 06a	Censimento fotografico – Punti di ripresa viste aeree
ALLEGATO 06b	Censimento fotografico – Punti di ripresa
ALLEGATO 07	Censimento fotografico – Fotografie dello stato attuale
ALLEGATO 08	Censimento fotografico – Fotografie dello stato attuale
ALLEGATO 09	Censimento fotografico – Fotografie dello stato attuale
ALLEGATO 10	Censimento fotografico – Fotografie dello stato attuale
ALLEGATO 11	Censimento fotografico – Fotografie dello stato attuale
ALLEGATO 12	Censimento fotografico – Fotografie dello stato attuale
ALLEGATO 13	Planimetria fotoinserimenti
ALLEGATO 14	Vista 01 Ante operam – Post operam
ALLEGATO 15	Fotoinserimento – Vista 01
ALLEGATO 16	Vista 02 Ante operam – Post operam
ALLEGATO 17	Fotoinserimento – Vista 02
ALLEGATO 18	Vista 03 Ante operam – Post operam
ALLEGATO 19	Fotoinserimento – Vista 03
ALLEGATO 20	Sovrapposto Censimento vegetazionale-vincoli paesaggistici-espropri
ALLEGATO 21	Alberi sottoposti a taglio – stato attuale

TAVOLA DI DELIMITAZIONE DELL'AREA

D.G.R.M. n. 10221 del 6 gennaio 1983
DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO
DELLA ZONA COMPRENDE
LE LOCALITÀ "I CAPPUCCINI" E "COLLE BIANCO"
DEL COMUNE DI POTENZA PICENA (MACERATA)

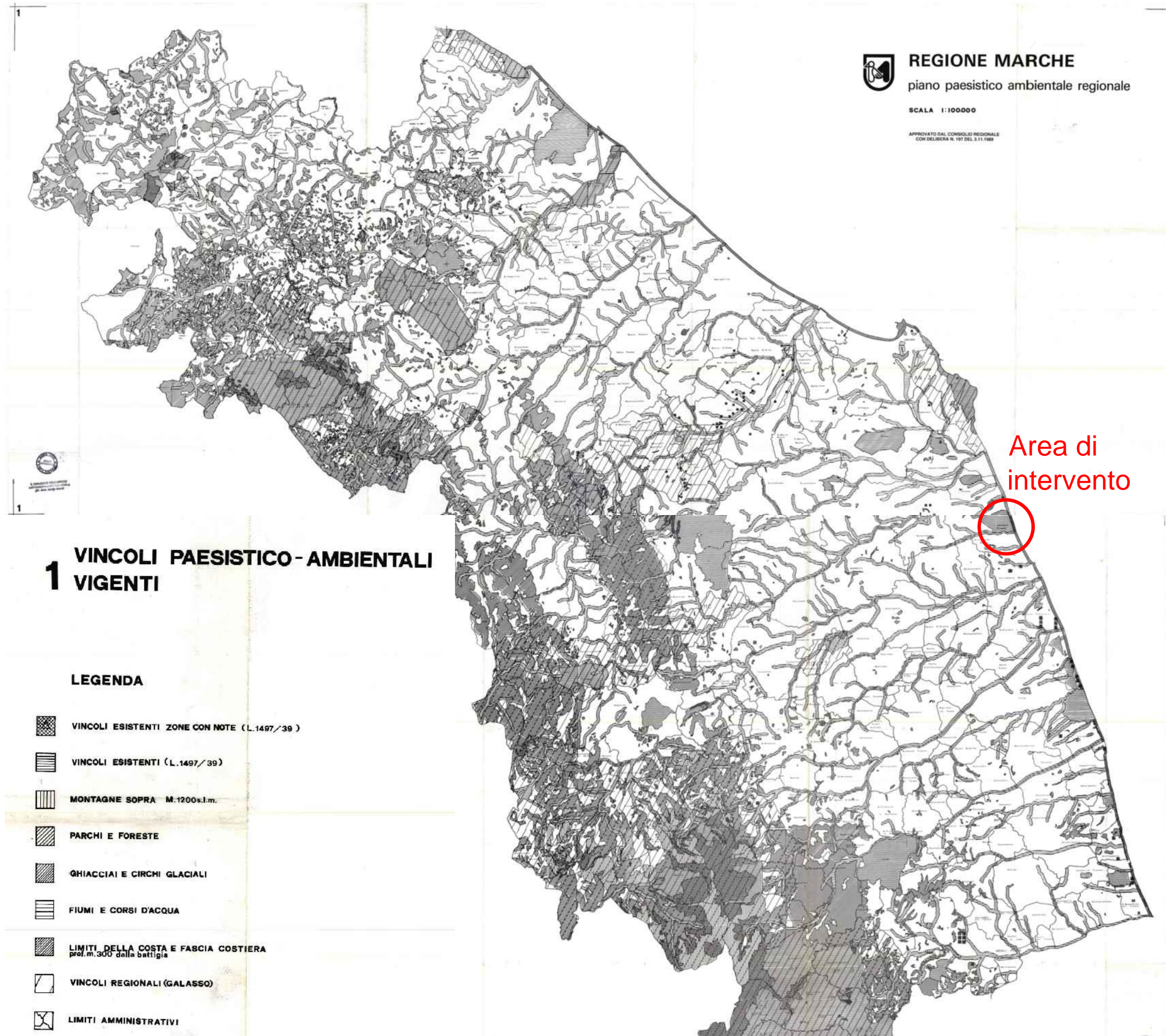
Cod. riferimento Ministero **BN 578**
Cod. riferimento SITAP **110212**
Cod. riferimento Regione Marche **AV208**



- limite statale
- limite regionale
- limite provinciale
- limite comunale
- ▨ delimitazione dell'area

BASE CARTOGRAFICA: Carta Tecnica Regionale 1:10.000 (anno 2000)














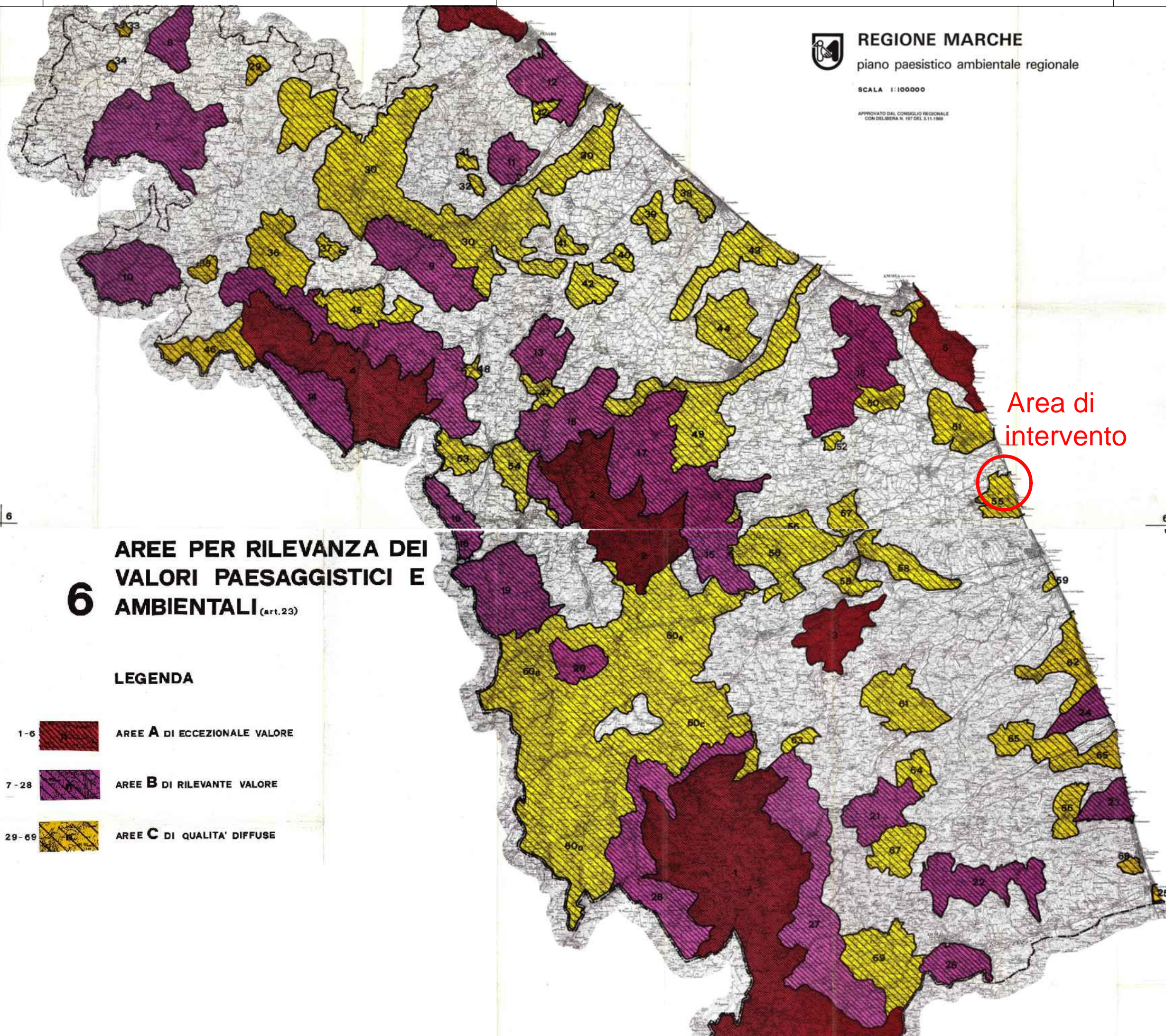
REGIONE MARCHE
piano paesistico ambientale regionale
SCALA 1:100000
APPROVATO DAL CONSIGLIO REGIONALE
CON DELIBERA N. 197 DEL 3.11.1989

1 VINCOLI PAESISTICO - AMBIENTALI VIGENTI

LEGENDA

-  VINCOLI ESISTENTI ZONE CON NOTE (L.1497/39)
-  VINCOLI ESISTENTI (L.1497/39)
-  MONTAGNE SOPRA M.1200s.l.m.
-  PARCHI E FORESTE
-  GHIACCIAI E CIRCHI GLACIALI
-  FIUMI E CORSI D'ACQUA
-  LIMITI DELLA COSTA E FASCIA COSTIERA
prof. m. 300 dalla battigia
-  VINCOLI REGIONALI (GALASSO)
-  LIMITI AMMINISTRATIVI





AREA URBANISTICA

P.R.G. in adeguamento al P.T.C.

Professionisti estensori:
Dott. Agr. Michela Baiocco

Sindaco:
Dott. Ing. Sergio Paolucci

Segretario Generale:
Dott. Rodolfo Cicconi

Adottato con D.C.C. n. ___ del ___

Adottato definitivamente con D.C.C. n. ___ del ___

Approvato con D.C.C. n. ___ del ___

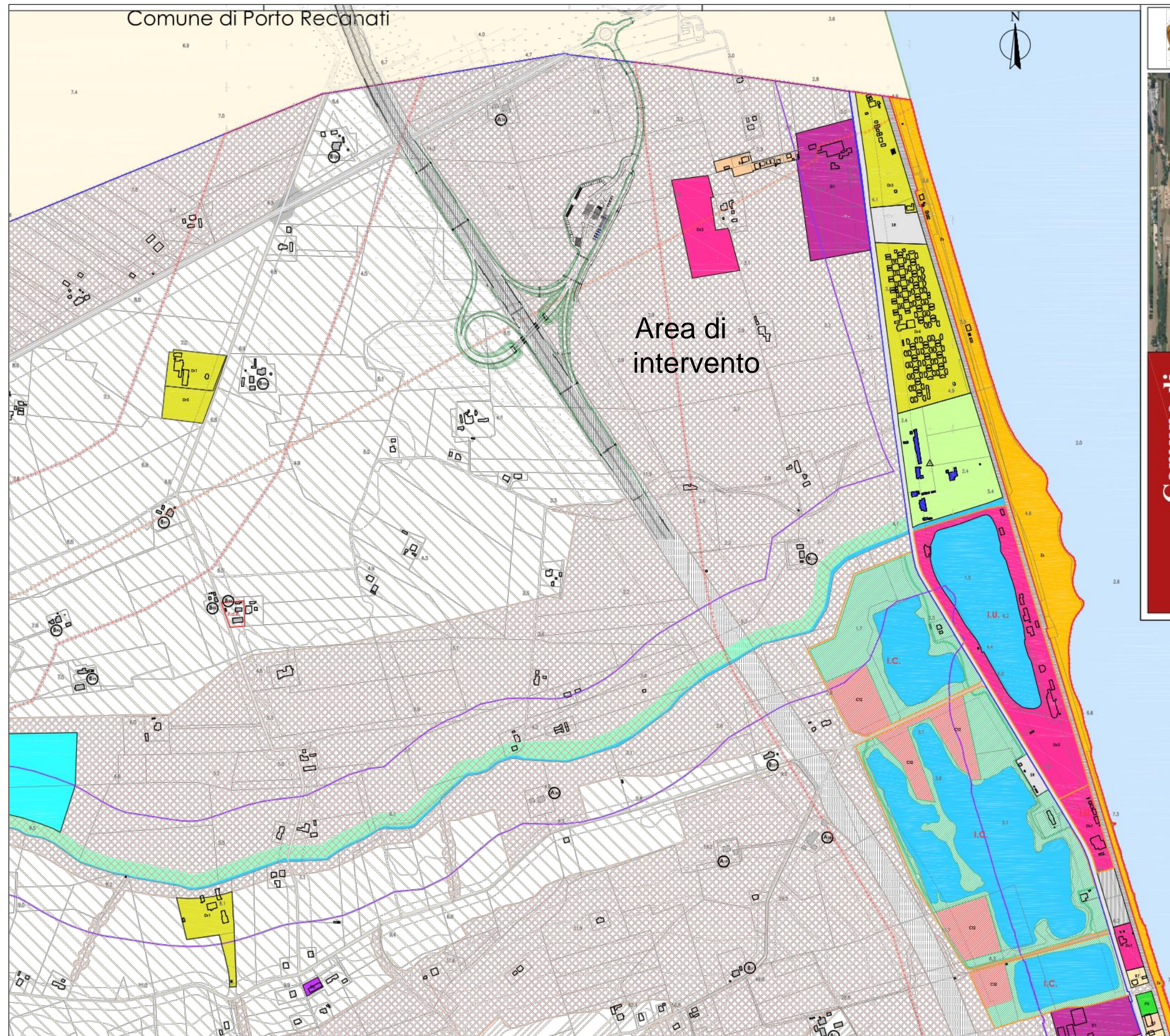
VINCOLI DEL PPAR
SOTTOSISTEMA BOTANICO - VEGETAZIONALE

01

Data: Marzo 2014 Scala: 1:10.000

- LITORALI MARINI TUTELA INTEGRALE Art. 32 del PPAR
- AMBITO DI TUTELA DEI CRINALI Art. 29 del PPAR
- AMBITO DI TUTELA DEI CORSI D'ACQUA Art. 30 del PPAR
- AREA FLORISTICA N° 48
- VINCOLO PAESAGGISTICO
(ex. L. 1497/39; D.M. 31-07-89; L. 431/85)
- DELIMITAZIONE COMUNALE
- DELIMITAZIONE FASCIA ML 300 DELLA BATTIGLIA
Art. 32 del PPAR
- AREE ESENTI





AREA URBANISTICA

P.R.G. in adeguamento al P.T.C.

Progetto Urbanistico



REDATTORE: Dott. Arch. Michela Francioni
 Collaboratore: Dott. Ing. Marco Catalini

Sindaco: _____ Segretario Generale: _____

Adottato con D.C.C. n. 6 del 09.04.2014
 Adottato definitivamente con D.C.C. n. 76 del 10.12.2014
 Presa d'atto e controdeduzioni con D.C.C. n. 12 del 20.04.2018
 Approvato con D.C.C. n. ___ del _____

ZONIZZAZIONE NORD-EST

TAV n.

03

Laboratori di progetto con zonizzazioni che vanno integrate con i vincoli riportati alle Tavole 9 e 15

Data: 22/10/2018 Scala: 1:5.000

Comune di
Potenza Picena









VISTA 01 aerea



VISTA 02 aerea



VISTA 03 aerea



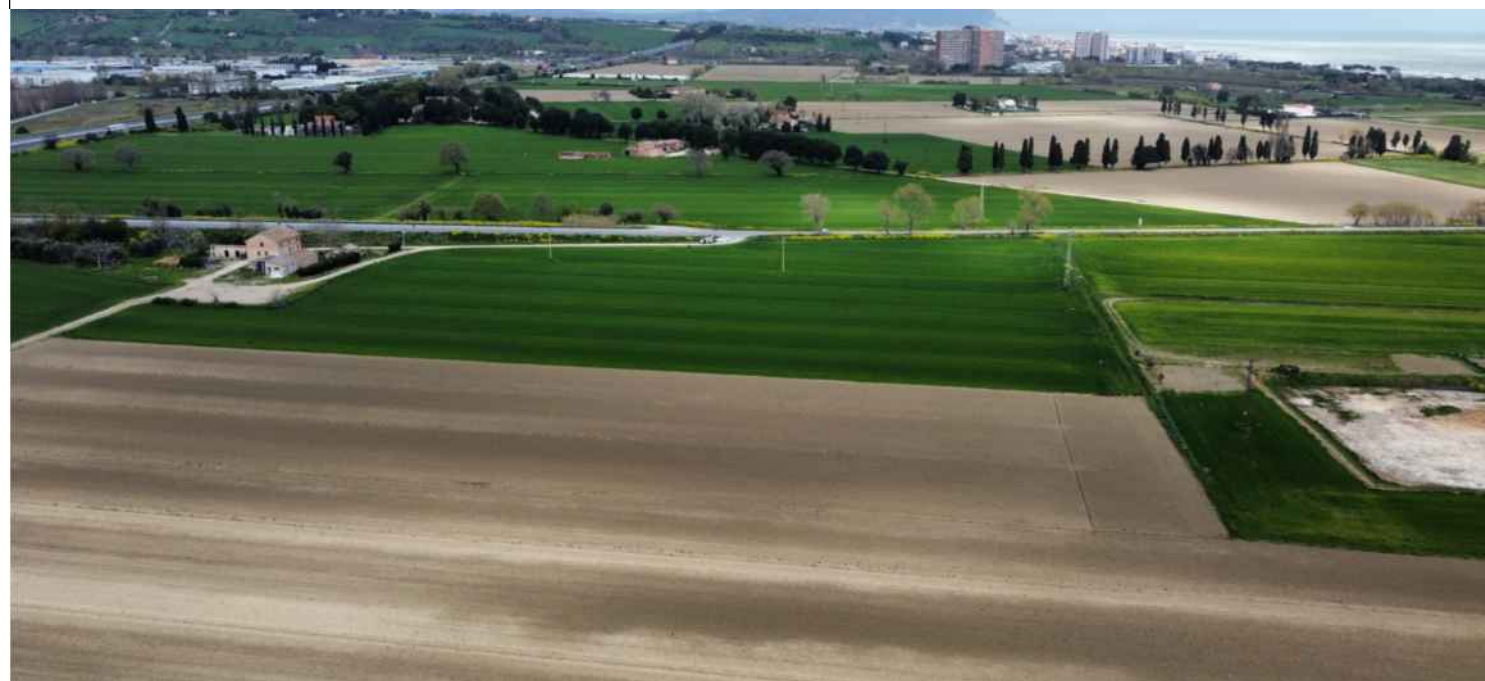
VISTA 04 aerea



VISTA 05 aerea



VISTA 06 aerea



VISTA 07 aerea



VISTA 08



VISTA 09



VISTA 10



VISTA 11



VISTA 12



VISTA 13



VISTA 14



VISTA 15



VISTA 16



VISTA 17



VISTA 18



VISTA 19



VISTA 20



ANTE OPERAM



POST OPERAM



ANTE OPERAM



POST OPERAM





ANTE OPERAM



POST OPERAM

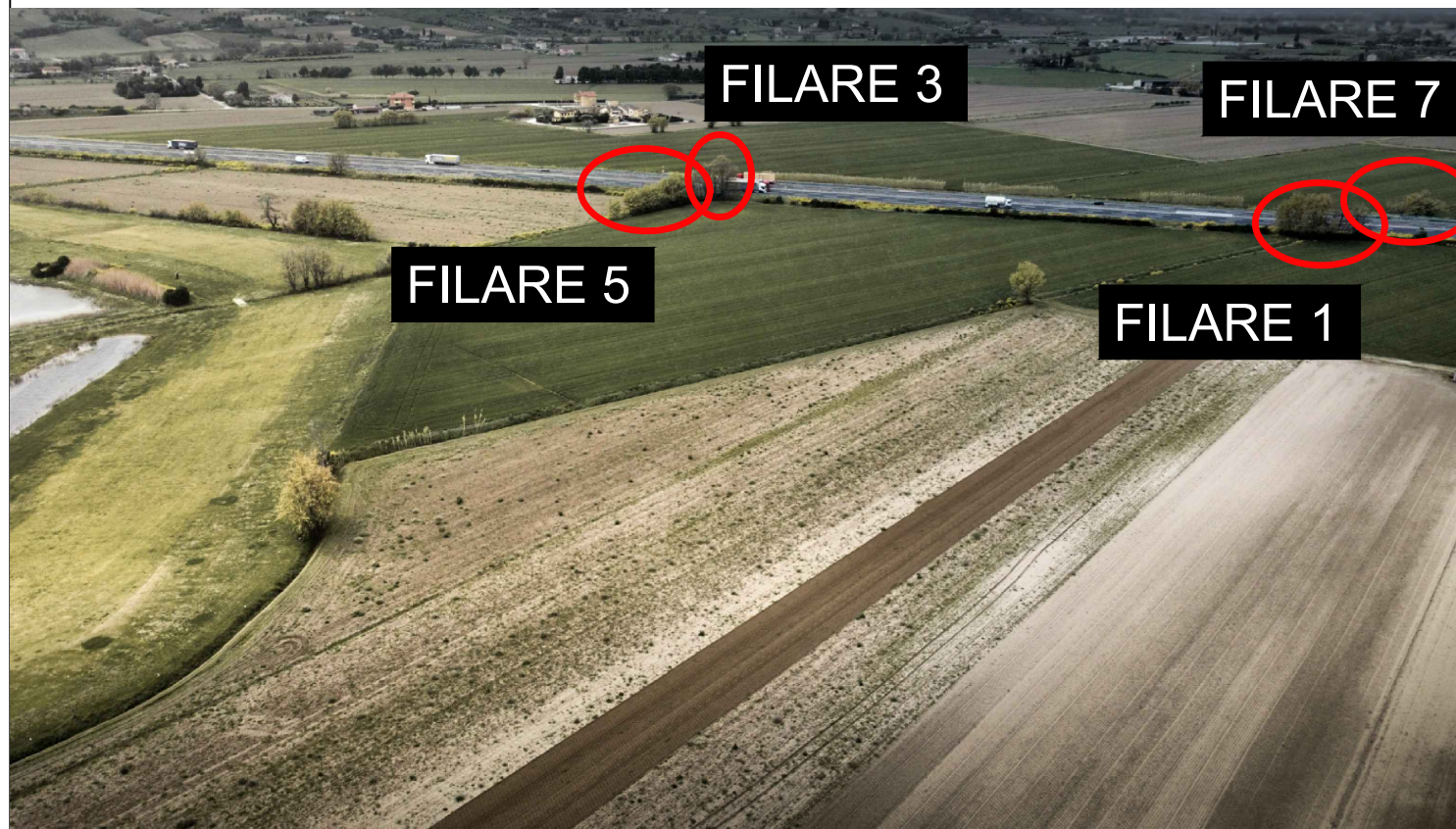




LEGENDA OCCUPAZIONI	
	OCCUPAZIONI PERMANENTI
	OCCUPAZIONI TEMPORANEE
	SEDIME AUTOSTRADALE

LEGENDA CENSIMENTO VEGETAZIONALE	
	FILARI
	PIANTE SINGOLE

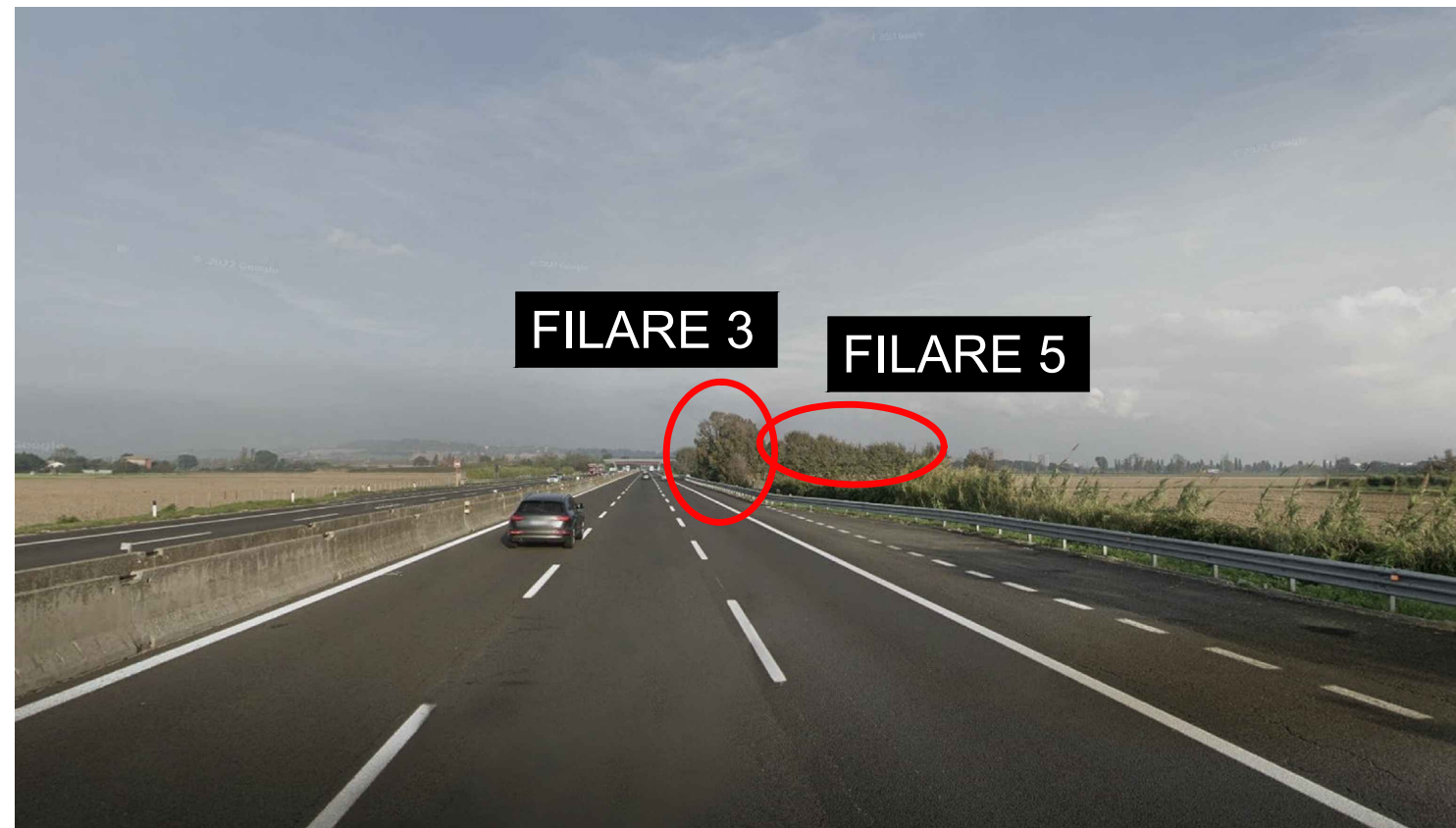
LEGENDA CONFINI e VINCOLI	
	CONFINI COMUNALI
	VINCOLO ex. L. 1497/39; DM 31/07/89; L.431/85



ANTE OPERAM



ANTE OPERAM



ANTE OPERAM